2003/03/11 案

資料

走行支援システムに係る交通事故における責任関係等に関する研究会

報告書（案）

はじめに

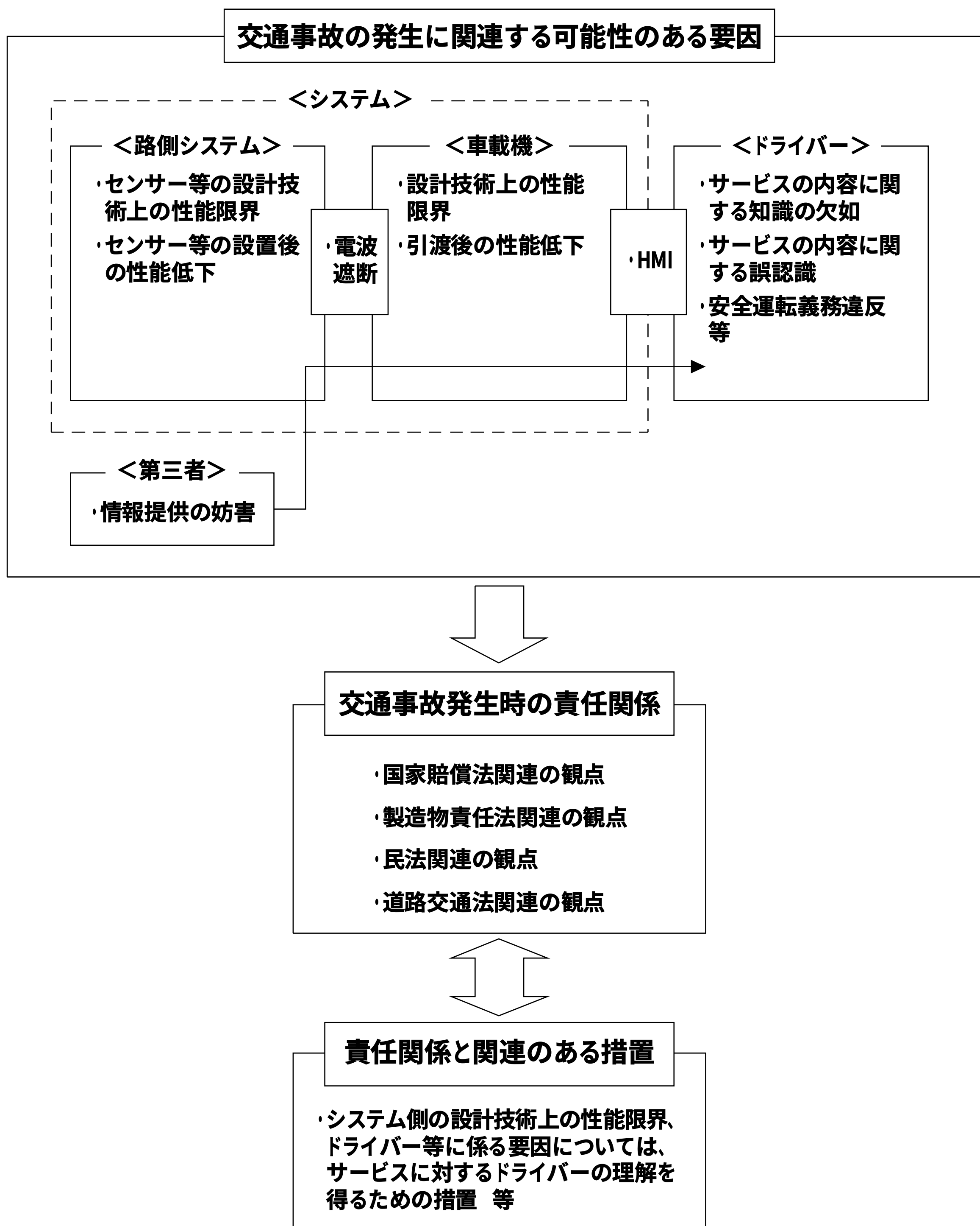
（１）検討の趣旨

走行支援システムとは、見通しの悪いカーブ部分等の交通事故の起こりやすい地点において、センサー等によって収集・加工された道路状況等の情報を、道路情報板に表示、または路側アンテナから車両側へ送信し、運転者の注意を喚起すること等を通じて交通事故を防止しようとするシステムである。

ドライバー等の理解を得ながら実社会におけるシステムの定着を適切に図っていくためには、システムを利用したドライバーが仮に交通事故を起こした場合に、道路管理者、車載機メーカー、ドライバー間において民事上の責任関係がどのように分担されるのかについて整理しておくことが不可欠である。同時に、システムがドライバーによる安全運転を効果的に支援するための前提条件として、システムに対するドライバーの理解を得るための措置等についても検討しておくことが必要である。

このため、学識経験者、関係機関等からなる研究会を設置し、これらの課題の検討・整理を行うこととしたものである。

（２）検討の流れ（概念図）


交通事故の発生に関連する可能性のある要因
＜システム＞
＜路側システム＞
・センサー等の設計技術上の性能限界
・センサー等の設置後の性能低下
・電波遮断
＜車載機＞
・設計技術上の性能限界
・引渡後の性能低下
・HMI
＜ドライバー＞
・サービスの内容に関する知識の欠如
・サービスの内容に関する誤認識
・安全運転義務違反等
＜第三者＞
・情報提供の妨害
交通事故発生時の責任関係
・国家賠償法関連の観点
・製造物責任法関連の観点
・民法関連の観点
・道路交通法関連の観点
責任関係と関連のある措置
・システム側の設計技術上の性能限界、ドライバー等に係る要因については、サービスに対するドライバーの理解を得るための措置　等

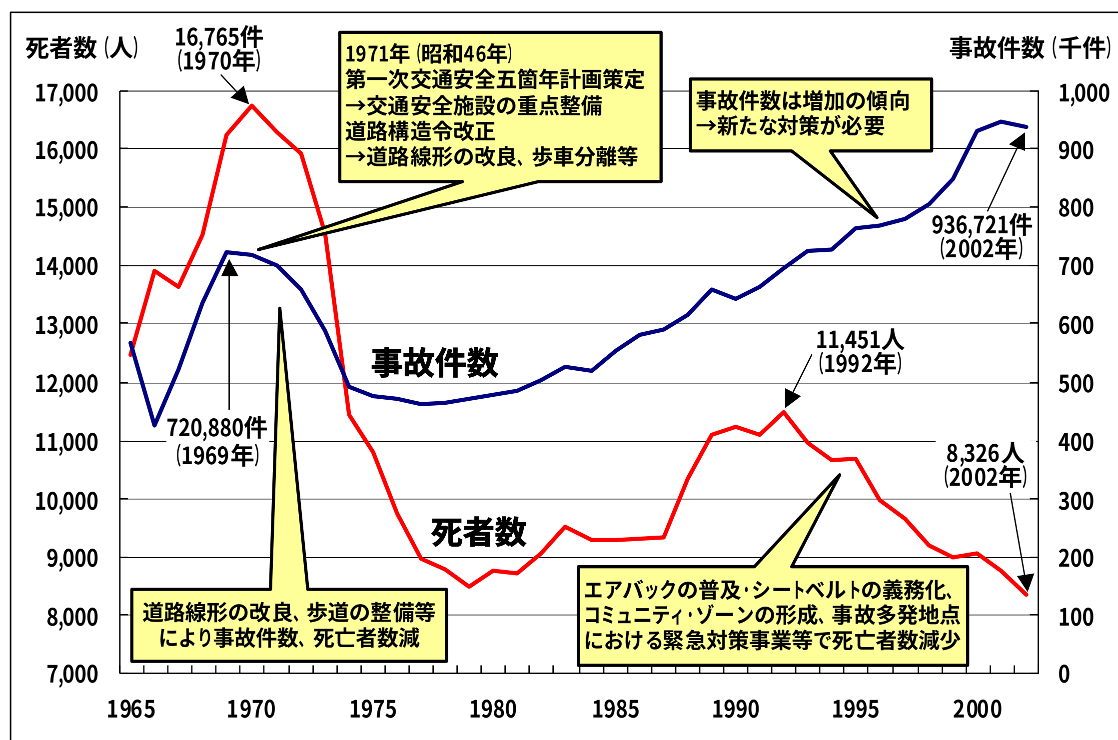
１．走行支援システム

（１）走行支援システム開発の背景

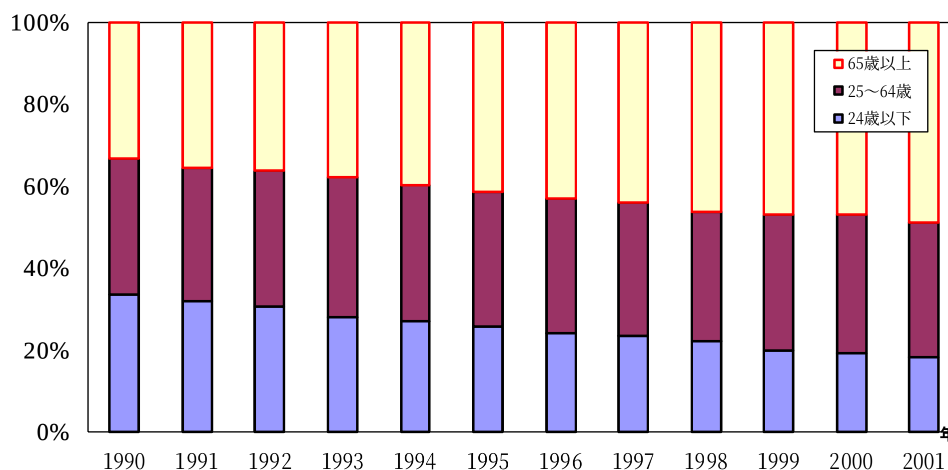
1970 年には 17,000 人に迫る勢いを示していた交通事故死者数は、その後の道路線形の改良や歩道の整備、事故多発地点における緊急対策事業等による事故の事前対策（予防）や、エアバックの装備、シートベルトの義務化といった事故の事後対策（救援）に取り組んできたことにより、現在は減少傾向にあるものの、依然として年間 8,000 人を上回る状況にあり、更なる対策が求められている。

また、事故件数は 1977 年に底を打って以来年々増加の一途をたどり、2002 年には 93 万件を超えるに至ったところであり、早急な対策が求められている。

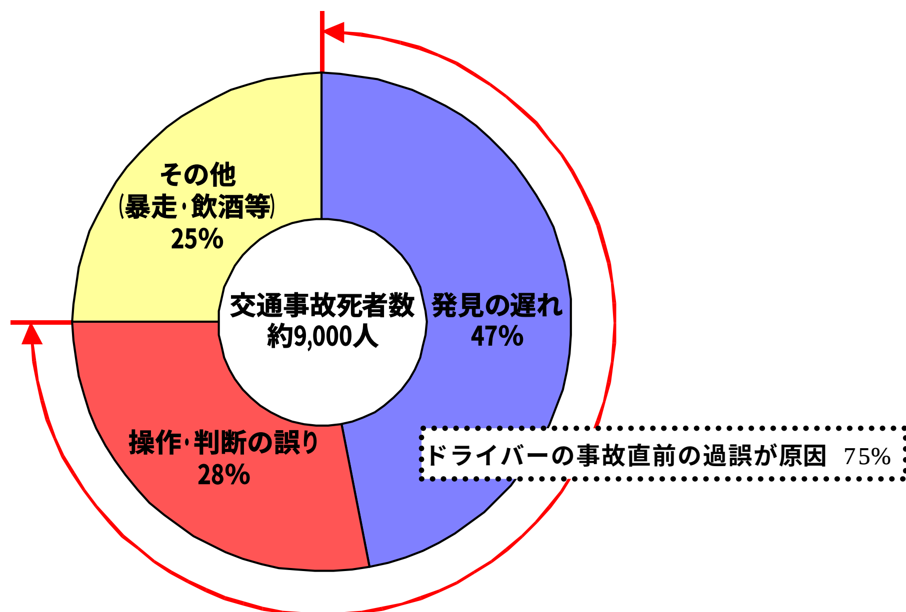
交通事故死者数と事故件数の推移



さらに、65 歳以上の高齢ドライバーの交通事故死者数が全体の交通事故死亡者数に占める割合が年々高まり、20 年後には 65 歳以上のドライバーが現在の 3.5 倍にも達すると予想される高齢社会に向けての大きな社会的課題となっているところであり、高齢者の特性（視覚機能、知覚判断機能の低下）を考慮した対策が必要である。



交通事故の発生原因の分析結果によると、発見の遅れ（47%）、操作・判断の誤り（28%）といったドライバーの事故直前の過誤（ヒューマンエラー）が全体の 4 分の 3 を占めている。これは、事故の直前対策（回避）がいかに重要であるかを示している。

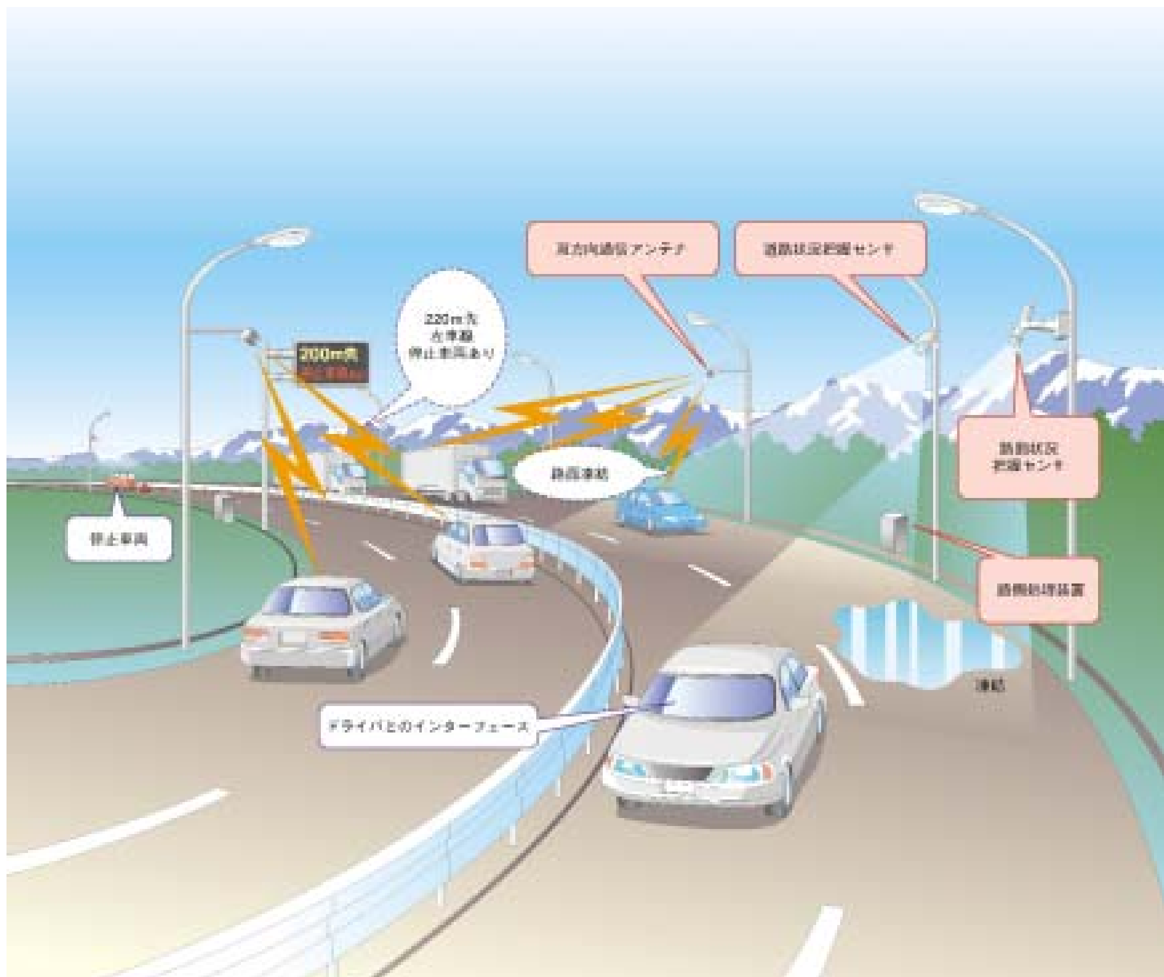


交通事故死者数の原因別内訳（平成 12 年）

こうした背景の下、事故の削減に向けてこれまでは固定表示板等で車両全体を対象に固定情報の提供が行われてきたが、IT 技術の活用によって情報板によるリアルタイムな情報提供ができる追突警報システムや車両の IT 化による個別車両の特性に応じた情報提供も実用化されつつある。これらインフラ(道路)側と車両側を連携させるこ

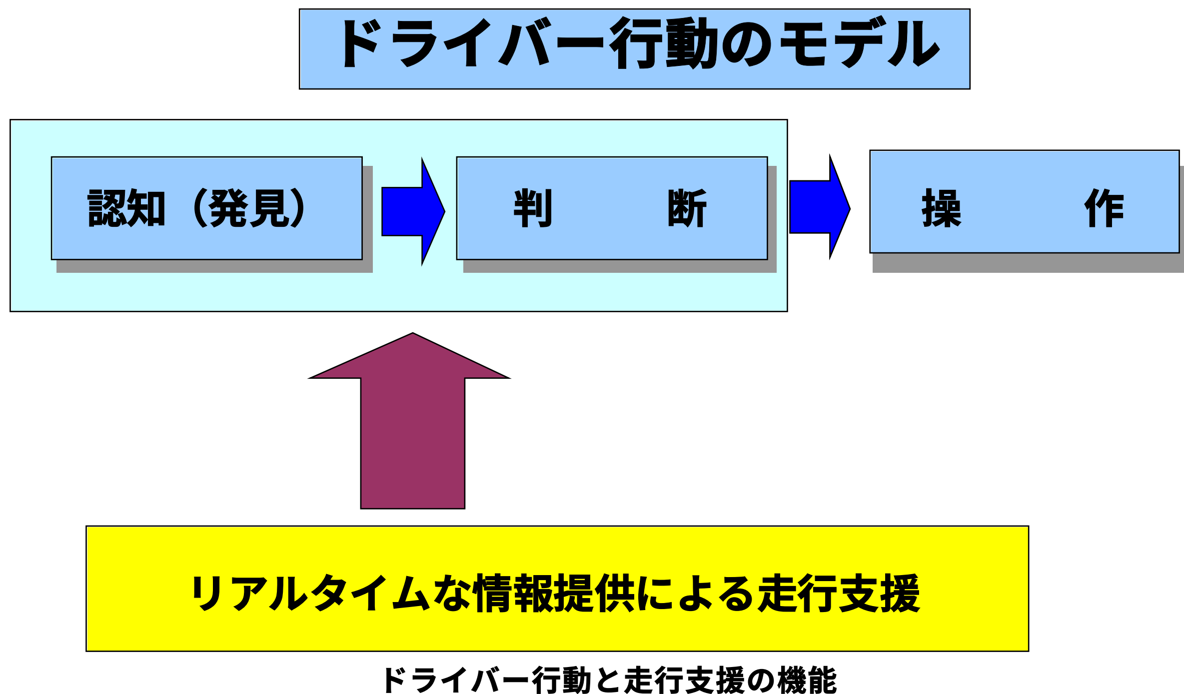
とにより、個別車両の特性に応じたリアルタイムな「直前情報」を提供できるようになり、きめ細かで、より効果の高い事故削減対策へと可能性が広がることとなる。

走行支援システムのイメージ



（２）走行支援システムの機能及びサービスの提供方法

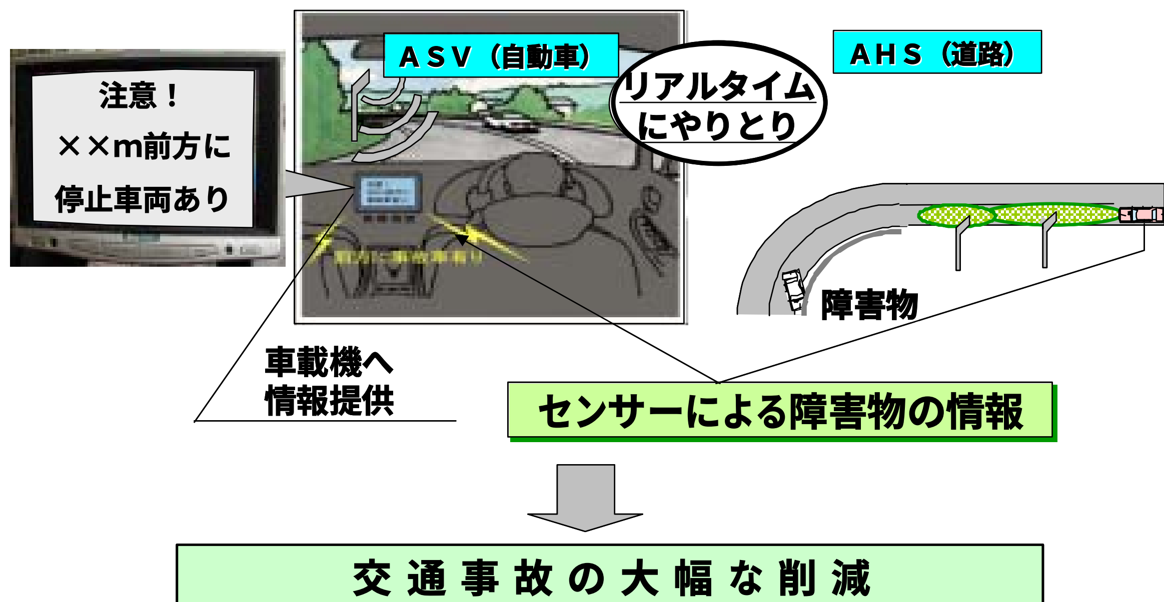
走行支援システムはＩＴを活用して、リアルタイムな情報提供による走行支援を行い、走行時の安全性を飛躍的に向上させることを想定している。

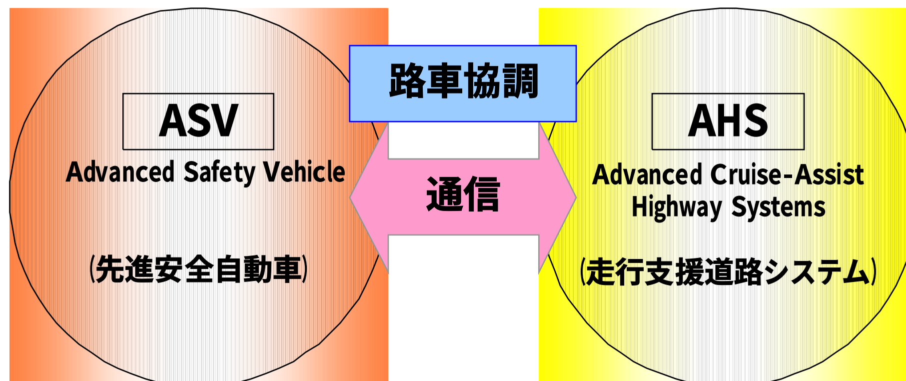


ドライバー行動と走行支援の機能

また、走行支援システムのサービスは、道路と車両の協調により、ドライバーから視認できない前方の危険物等を道路に設置されたセンサーが捉え、その情報を通信によって即座にドライバーに提供するものである。こうしたサービスを提供することにより、走行時の安全性を飛躍的に向上させ、交通事故の大幅な削減を目指す。

【走行支援システムのイメージ】



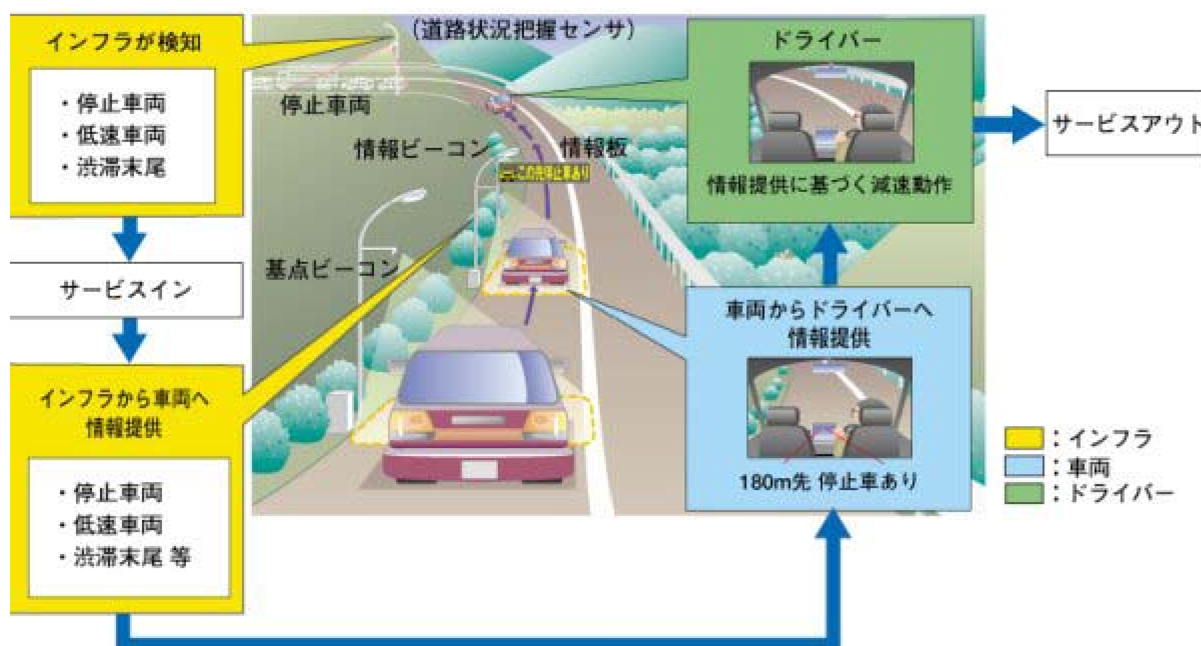


（３）本報告書における検討の前提

本報告書においては、カーブ先の停止車両、低速車両、渋滞末尾等に関する情報提供を行うシステム（前方停止車両・低速車両情報提供支援システム）、前方における乾燥、湿潤、水膜、積雪、凍結等の路面状況に関する情報提供を行うシステム（路面情報提供支援システム）、カーブの存在などの道路線形に関する情報提供を個々の走行状況を踏まえて行うシステム（カーブ進入危険防止支援システム）の３システムが見通しの悪いカーブ部分等の交通事故の起こりやすい地点に設置されることを前提として検討を行う。

また、路側システムは道路管理者が整備し、車載機は民間のメーカーが製造し市場供給することを前提とする。

前方停止車両・低速車両情報提供支援システム



路面情報提供支援システム



カーブ進入危険防止支援システム



２．交通事故発生時の責任関係

交通事故の発生に関連する可能性のある要因については、大きく、システム、ドライバー、第三者による妨害に存する場合に分けられる。以下、項目毎に個別に検討する。

２−１　システム

システムにおいては、交通事故の発生に関連する可能性のある要因は、路側システムに存する場合、車載機に存する場合、両者に関係する場合等に分けられる。

２−１−１　路側システム

交通事故の発生に関連する可能性のある要因が路側システムに存する場合における、道路管理者の法的責任（瑕疵責任）等について検討する。

（１）交通事故の発生に関連する可能性のある要因

路側システムは、設計技術上の性能限界や設置後の性能低下により、ドライバーに提供すべき情報を提供できない（以下、「情報不提供」という。）可能性や、誤った情報を提供する（以下、「誤情報提供」という。）可能性がある。

例えば、カーブ先の道路状況（停止車両、低速車両、渋滞末尾等）を検知するセンサー、路面状況（乾燥、湿潤、水膜、積雪、凍結等）を検知するセンサーは、危険事象が“ある”にもかかわらず“ない”と検出する（以下、「不検出」という。）可能性や、危険事象が“ない”にもかかわらず“ある”と検出する（以下、「誤検出」という。）可能性がある。その結果、ドライバーに提供すべき情報を提供できない可能性や、誤った情報を提供する可能性がある。

（２）発生する可能性のある交通事故の態様

１）情報不提供の場合

ドライバーがサービス区間に進入し、実際には危険事象があるにも関わらず、車載機から何も情報提供されないため、何も危険事象がないと判断して走行し、当該危険事象との関連で交通事故が発生する場合が考えられる。

２）誤情報提供の場合

ドライバーがサービス区間に進入し、実際には何も危険事象がないにもかかわらず、車載機から危険事象の情報が提供されたため、危険事象があると判断して回避のための運転操作をし、その結果事故が発生する場合が考えられる。

（３）関連する措置

安全性の向上を図り、（２）に示すような事故が発生することを防止するとともに、責任関係に関連する措置として次のものが考えられる。

① 走行支援システムは、あくまで走行の参考として情報を提供するものであること、サービス区間でも自らの責任で安全運転すべきことをドライバーが事前に理解できるようにする。

② 情報不提供・誤情報提供の可能性のあること、及びその可能性が高くなる場合についてドライバーが事前に理解できるようにする。

③ 誤情報提供の可能性に対して：通常のブレーキ操作で十分に間に合うようなタイミングで情報提供しているため、急ブレーキによらず対応が可能であることをドライバーが事前に理解できるようにする。

④ 情報不提供の可能性に対して：システムとして、危険事象なしと判断したときであっても、そもそも、危険事象の発生する可能性があり慎重運転の必要がある区間であることがドライバーにわかるような表示を行う。

（４）道路管理者の法的責任の考察

１）道路管理者に道路の設置・管理の瑕疵責任があるかどうかの一般的判断指標

道路の設置・管理の瑕疵責任は、道路の設置または管理に瑕疵があり、瑕疵と損害との間に相当因果関係がある場合に成立する。

但し、被害者側にも注意義務違反がある場合は過失相殺により賠償額が減額される。減額の割合は、道路の瑕疵と被害者の過失が損害の発生にどの程度寄与したかにより決められる（→詳細は P16（５））。

判例では、営造物の設置・管理の瑕疵とは、「営造物が通常有すべき安全性を欠いていること」を言うとされている。しかし、「通常有すべき安全性」の意味するところをいかに解するかについては、客観説、義務違反説などの学説がある。

客観説は、瑕疵とは営造物が通常有すべき性状や設備を具備しないこととする説であり、「国および公共団体の賠償責任については、その過失の存在は必要としないと解するを相当とする」と判示した高知国道 56 号落石事件（最判昭和 45 年 8 月 20 日）をリーディングケースとして重視する。一方、義務違反説は、瑕疵とは損害防止措置の懈怠に基づく損害回避義務違反※とする説であり、岐阜国道 41 号飛騨川バス転落事件（名古屋高判昭和 49 年 11 月 20 日）や奈良県道工事中車両転落事件（最判昭和 50 年 6 月 26 日）の説明に対して説得力を持つ。

※個別の設置・管理者の主観的事情とは一切関係なく、営造物の危険性の程度と被侵害利益の重大性の程度との相関関係のもとで客観的に決定される違法性要素

としての注意義務であり、客観的注意義務である

２）情報提供の不備も瑕疵に当たる可能性があるか

これまでの道路管理瑕疵判例では、主に穴ぼこ、路面凍結、路上の障害物といった物理的に直接事故につながるような瑕疵の事例が大多数であった。しかし、設置管理者が標識や信号で誤った情報や不適切な情報を提供したことに対して、瑕疵を認めた判例がある（福岡地判昭和 57 年 10 月 21 日（小郡市道工事中自転車転落事件)、千葉地判平成 10 年 11 月 24 日（交差点信号機管理瑕疵損害賠償請求事件))。

物理的な構造等の不備に限らず、情報提供の不備についても、瑕疵に当たる可能性があると考えられる。

３）車載機に表示される情報の不備であっても瑕疵に当たる可能性があるか

車載機自体を公の営造物と解釈することはこれまでの判例を踏まえると困難であるが、この場合において車載機に表示される情報は路側システムから提供されたものであることには変わりなく、その提供情報の不備が瑕疵にあたる可能性は否定できないと考えられる。

４）情報不提供・誤情報提供が瑕疵と判断されるのはどのような場合か

①瑕疵の判断要素

情報不提供･誤情報提供があれば､直ちに瑕疵ありと判断されるわけではなく、事故発生時における当該サービス区間の具体的な道路構造、道路交通状況、その他周辺環境等を踏まえて、以下に示す判断要素から瑕疵の有無が判断されることになる。

なお、義務違反説の考え方に立てば、瑕疵の有無は、予見可能性（道路管理者が事故の発生を予見できたか)、結果回避可能性（道路管理者が事故の発生を回避するための措置を取り得たか)、期待可能性（被害者による危険回避可能性を考慮したうえで設置・管理水準として期待されるべきか）の三つの指標から判断される。

また、客観説の考え方に立てば、瑕疵の有無は、期待可能性（被害者による危険回避可能性を考慮したうえで設置・管理水準として期待されるべきか）の指標のみから判断される。

②予見可能性、結果回避可能性の観点から

判例では、被害者による通常の用法からかけ離れた利用の結果事故が起きた場合は、予見可能性なしとして瑕疵なしとするものがある（最判昭和 53 年 7 月 4

日（神戸市道防護柵不全児童転落事件））。

また､判例では､物理的な不備が発生してから事故が起きるまでの時間が短く､結果回避が不可能な場合は、道路管理者に結果回避可能性なしとして瑕疵なしとするものがある（最判昭和 50 年 6 月 26 日（奈良県道工事中車両転落事件））。

走行支援システムに関して言えば､路側システムの適切な維持管理と､（３）に示すような安全性向上のための措置が十分に実施されている場合には、予見可能性なし、あるいは結果回避可能性なしと判断されることが考えられる。

③期待可能性の観点から

判例では、被害者による危険回避が十分可能であることを理由に、被害者が指摘する道路の物理的構造等に対して瑕疵なしとするものとして､大阪地判昭和 54 年 2 月 22 日、広島地判昭和 55 年 7 月 24 日（広島国道 54 号中央分離帯衝突事件)、東京地判平成元年 10 月 24 日（東名高速道路渋滞追突車両火災事件）がある。

大阪地判昭和 54 年 2 月 22 日では、大幅に速度違反をしていた車両が、車線上のくぼ地に車輪を落としてバウンドした後、ガードレール、対向車に衝突した事件において､「(ドライバーは）十分本件事故を回避することが可能であったと考えられるのであって、道路管理者において、このような大幅な速度違反による車両の運行にまで備えて、危険の発生を未然に防止するため右の凹みを補修するなどして万全の措置を講ずることが無かったとしても（中略）瑕疵がある場合にはあたらない」としている。

広島地判昭和 55 年 7 月 24 日（広島国道 54 号中央分離帯衝突事件）では、ドライバーが三叉路の中央分離帯に衝突し死亡した事件において、「(中央分離帯の所在を明らかにする安全島や保安灯などの保安設備について）これを現認することはごく通常の注意をもってすれば運転に支障のない程度の手前から容易に可能であった（中略）これら諸状況は、自動車運転者が通常とるべき運転方法に従って運転すれば本件のごとき衝突の事故発生は容易に避け得た構造設備のものであったと認められる。そうすると、本件事故現場付近の道路に瑕疵はなかったものといえる｡」としている。

東京地判平成元年 10 月 24 日（東名高速道路渋滞追突車両火災事件）では、大型貨物自動車が清掃作業による交通規制のために渋滞している車両に衝突し、車両火災により三名が死亡した事件において､「被告（道路管理者）によって標識、可変標示板の表示等が適切に設置されていたことから、道路を走行する自動車の運転者は、本件事故現場から相当東京寄りの地点において、本件事故現場の後方

において（清掃）作業が行われ、これに伴う本件交通規制によって自動車が渋滞していることを容易に認識しうる状況にあったことが明らかであり、右運転者においてこのような道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転すべき義務を遵守して運転するときには、容易に渋滞による停車車両との衝突を回避することができたものということができ、（中略）したがって、本件道路が本件事故当時、自動車の渋滞した状態になったことをもって本件道路に設置又は管理に瑕疵があったものということはできない。」としている。

走行支援システムは、道路交通事象情報（カーブ先の停止車両・低速車両・渋滞末尾、路面状況（乾燥、湿潤、水膜、積雪、凍結）等）をドライバーに提供することにより、ドライバーが時間的余裕を持って認知・判断できるようにするサービスである。

ドライバーは、道路交通法により規制速度の遵守（第 22 条）、急ブレーキの禁止（第 24 条）、車間距離の保持（第 26 条）、安全運転の義務（第 70 条）などの法的義務を有しており、走行支援システムの利用に関連して発生した事故の民事上の責任関係に関して危険回避可能性を判断する際にもそのような義務を有することが考慮されることになる。

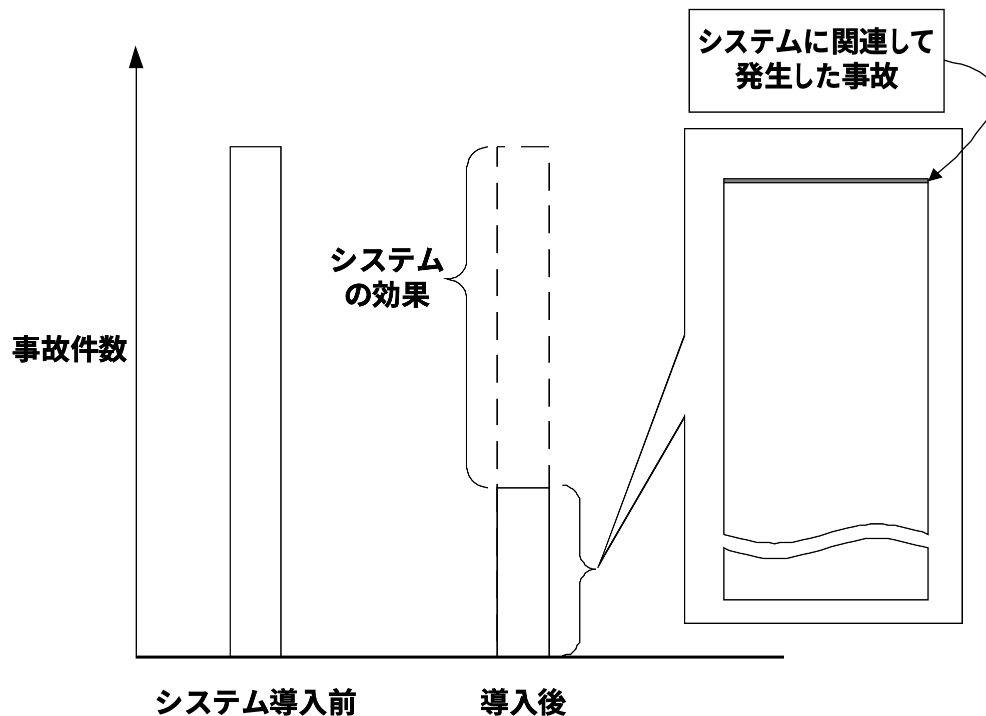
したがって、路側システムの適切な維持管理と、（３）に示すような安全性向上のための措置が十分に実施されていれば、情報不提供や誤情報提供が生じたとしても、事故発生時における当該サービス区間の具体的な道路構造、道路交通状況、その他周辺環境等から見て、ドライバーが自ら危険を認知・判断し回避することが十分に可能である場合においては、瑕疵なしと判断されるものと考えられる。

④システムの有用性の観点から

走行支援システムは、その導入により、導入前に発生していた事故の多くを防止することが可能となる社会全体にとって有用なシステムである。

一方、情報不提供・誤情報提供に関連して発生する交通事故は、情報不提供・誤情報提供の発生とドライバーが自ら危険を認知・判断し、回避することをしないこととが重なって発生するものであり、その発生の可能性は非常に小さいと考えられる。また、（３）に示すような措置を十分に講ずることにより、情報不提供・誤情報提供に関連して発生する事故の可能性はさらに小さくなると考えられる。

走行支援システムの有用性の大きさと発生する可能性の非常に小さい事故の危険性との比較衡量も、瑕疵の有無の判断に影響を与える可能性があり得ると考えられる。



なお、判例には、システムの有用性を考慮したと推測されるものとして、東京地判昭和 51 年 2 月 26 日、最判平成 5 年 3 月 30 日がある。

東京地判昭和 51 年 2 月 26 日では、高速道路の法面に道路管理者が植えた雑草に、ドライバーが投げ捨てたタバコの吸殻が引火して山林を焼失した事件において「雑草を植栽することをやめ、これをコンクリート等で覆えば、自動車運転者の不注意による火災の発生をほぼ完全に防止できることは見易い道理である。しかし、右の方法は自然の景観を害する･･･ことが認められるので、これを道路管理者である被告に要求することは無理であるといわなければならない」として、道路管理者の瑕疵なしとしている。

最判平成 5 年 3 月 30 日では、解放されていた中学校校庭のテニスコートの審判台で幼児が遊んでいたところ、審判台が転倒し下敷きになって死亡した事件において、「幼児がいかなる行動に出ても不測の結果が生じないようにせよというのは、設置管理者に不能を強いるものといわなければならず、これをあまりに強調するとすれば、かえって校庭は一般市民に対して全く閉ざされ、都会地においては幼児は危険な路上で遊ぶことを余儀なくされる結果ともなろう。」として、設置管理者の瑕疵なしとしている。

５）相当因果関係はどのように判断されるか

不法行為責任に係る判例では、加害者が賠償すべき損害の範囲は、加害行為と相当因果関係に立つ損害であるとしている。すなわち、債務不履行による損害賠償の範囲を定めた民法 416 条を不法行為の場合に類推適用することを認め、加害行為の結果として通常生ずべき損害、及び、特別の事情に基づく損害であっても予見可能性があるときはこれを賠償すべきであるという立場をとっている（「民法（７）」有斐閣双書　Ｐ244～245）。

国家賠償責任は国家賠償法の規定の他は民法の規定を適用することになっており（国家賠償法第４条）、判例もこの「相当因果関係」概念を用いている。例としては、道路にハード面の危険があったとしても、事故原因はもっぱらドライバーの不適切な運転方法にあるとして、相当因果関係なしと判断したものがある（札幌高判昭和 54 年 4 月 26 日（北海道国道 229 号路肩穴ぼこ事件））。

走行支援システムに関して言えば、情報不提供・誤情報提供が道路の設置・管理の瑕疵に当たることと、情報不提供・誤情報提供と事故との間に相当因果関係があることの両方が認められた場合に､道路管理者に瑕疵責任ありとされることとなる。したがって、瑕疵の有無に関わらず、相当因果関係なしと判断された場合は瑕疵責任なしということになる。

情報不提供・誤情報提供と事故との間に相当因果関係が成立するかどうかの判断にあたっては、事故発生までの間のドライバーの認知・判断、回避のための操作の状況如何が考慮されると考えられる。

したがって、仮に情報不提供や誤情報提供が瑕疵に当たるとしても、ドライバーに居眠り、飲酒運転、その他無謀運転等がある場合は、そのことが原因で事故が発生したとして、相当因果関係なしと判断されるものと考えられる。

（５）過失相殺

道路の設置・管理に瑕疵があり、瑕疵と損害との間に相当因果関係があるとして道路管理者に責任が認められた場合でも、被害者側にも注意義務違反がある場合は過失相殺により賠償額が減額される。減額の割合は、道路の瑕疵と被害者の過失が損害の発生にどの程度寄与したかにより決められる。

過失相殺は公平ないし信義則の立場から損害の公平な分担を図る制度であるから、この場合の過失相殺における過失とは不法行為の成立要件としての厳格な意味における注意義務違反だけでなく、単なる不注意によって損害の発生、拡大を助ける場合も含む広い意味に理解される。（大阪高判　昭和 51 年 3 月 25 日）

走行支援システムに関する場合においても、ドライバーは、道路交通法により規制速度の遵守（第 22 条)、急ブレーキの禁止（第 24 条)、車間距離の保持（第 26 条)、安全運転の義務（第 70 条）などの法的義務を有しており、これらの義務違反があればドライバーの過失が賠償額算定に際して考慮され、過失相殺として賠償額が減額されるものと考えられる。

また、(３）に示すような措置が十分に実施されているにもかかわらず、その措置に応じた注意をドライバーが払っていない場合や、事故発生時における当該サービス区間の具体的な道路構造、道路交通状況、その他周辺環境等から見て、事故発生に関してドライバーに何らかの不注意がある場合も、ドライバーの過失が賠償額算定に際して考慮され、過失相殺として賠償額が減額されるものと考えられる。

（6）まとめ

現実的には、(３）に示すような措置が十分に実施されていれば、情報不提供・誤情報提供に関連して事故が発生する可能性は非常に小さいと考えられる。

仮に車載機からの表示がドライバーに何らかの影響を与えた結果事故が発生することがあったとしても、道路の設置・管理に瑕疵なし、または瑕疵と事故による損害との間に相当因果関係なしと判定されれば、道路管理者には瑕疵責任なしとされる。

また、仮に道路管理者に瑕疵責任ありと判断された場合でも、ドライバーに規制速度超過等の道路交通法違反がある場合にはもちろんのこと、事故発生に関して何らかの不注意がある場合には、ドライバーの過失が賠償額算定に際して考慮され、過失相殺として賠償額が減額されると考えられる。

２－１－２　車載機

交通事故の発生に関連する可能性のある要因が車載機に存する場合における、車載機メーカーの法的責任（製造物責任）等について検討する。

（１）交通事故の発生に関連する可能性のある要因

車載機の設計技術上の性能限界や引渡後の性能低下により、ドライバーに提供すべき情報を提供できない（以下、「情報不提供」という。）可能性や、誤った情報を提供する（以下、「誤情報提供」という。）可能性が考えられる。

例えば、危険事象に関する情報を路側システムから受けた後、自車両の速度を計測し速度に応じて情報提供を行う場合、自車両速度を計測するセンサーは、速度が十分に減速されていないにも関わらず十分減速されていると検知する可能性や、速度が十分に減速されているにも関わらず､十分に減速されていないと検知する可能性がある。その結果、ドライバーに提供すべき情報を提供できない可能性や、誤った情報を提供する可能性がある。

（２）発生する可能性のある交通事故の態様

１）情報不提供の場合

ドライバーが、サービス区間に進入し、実際には危険事象があるにも関わらず、車載機から何も情報提供されないため、何も危険事象がないと判断して走行し、当該危険事象との関連で交通事故が発生する場合が考えられる。

２）誤情報提供の場合

ドライバーがサービス区間に進入し、実際には何も危険事象がないにもかかわらず、車載機から危険事象の情報が提供されたため、危険事象があると判断して回避のための運転操作をし、その関連で交通事故が発生する場合が考えられる。

（３）関連する措置

安全性の向上を図り、（２）に示すような事故が発生することを防止するとともに、責任関係に関連する措置として次のものが考えられる。

① 走行支援システムはあくまで走行の参考として情報を提供するものであること、サービス区間でも自らの責任で安全運転すべきことをドライバーが事前に理解できるようにする。

② 情報不提供･誤情報提供の可能性のあること、及びその可能性が高くなる場合についてドライバーが事前に理解できるようにする。

③ 誤情報提供の可能性に対して：通常のブレーキ操作で十分に間に合うようなタイ

ミングで情報提供しているため､急ブレーキによらず対応が可能であることをドライバーが事前に理解できるようにする。

④ 情報不提供の可能性に対して：システムとして、危険事象なしと判断したときであっても、そもそも、危険事象の発生する可能性があり慎重運転の必要がある区間であることがドライバーにわかるような表示を行う。

⑤ 車載機の故障､性能低下等をもたらす誤った取扱いについてドライバーが事前に理解できるようにする。

（4）車載機メーカーの法的責任の考察

１）車載機メーカーに製造物責任があるかどうかの一般的判断指標

製造物責任は、製造、加工等した物に欠陥があり（製造物が通常有すべき安全性を欠き）、欠陥と損害との間に相当因果関係がある場合に成立する（｢逐条解説製造物責任法」P98｣)。

但し、被害者側にも注意義務違反がある場合は過失相殺により賠償額が減額される。減額の割合は、製造物の欠陥と被害者の過失が損害の発生にどの程度寄与したかにより決められる（詳細は P25（５))。

２）情報提供の不備も欠陥に当たる可能性があるか

従来の製造物責任判例では、大量生産・大量消費される工業的製品について、薬の成分、テレビの発火などハード面での欠陥が問題とされてきた。しかし、製造物責任法での欠陥は製造物が通常有すべき安全性を欠くことを示すとされており、物理的な構造の不備に限定されるわけではなく、情報提供の不備についても欠陥に当たる可能性があると考えられる。

３）欠陥の種類

学説では、欠陥には、製造上の欠陥、設計上の欠陥、指示・警告上の欠陥があるとされている。

製造上の欠陥は、製造過程で粗悪な材料が混入したり、製造物の組立に誤りがあったなどの原因により、製造物が設計・仕様どおりに作られず安全性を欠く場合に該当する。

設計上の欠陥は、製造物の設計段階で十分に安全性に配慮しなかったために、製造物が安全性に欠ける結果となった場合に該当する。

指示・警告上の欠陥は有用性ないし効用との関係で除去しえない危険性が存在する製造物について、その危険性の発現による事故を消費者側で防止・回避するのに適切な情報を製造者が与えなかった場合に該当する(｢逐条解説製造物責任法｣P65)。

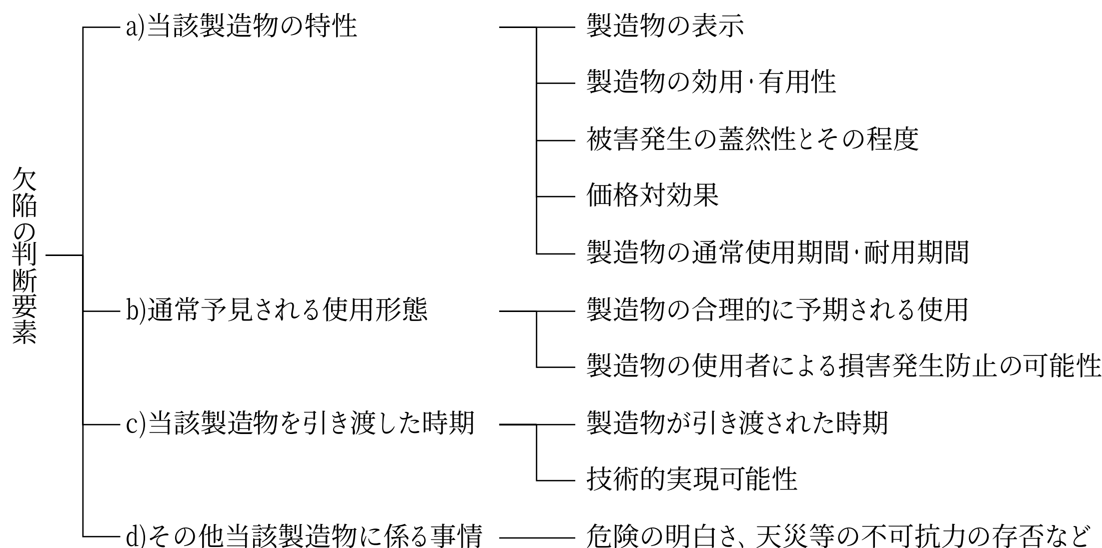
４）情報不提供・誤情報提供が欠陥と判断されるのはどのような場合か

①欠陥の判断要素

情報不提供･誤情報提供があれば､直ちに欠陥ありと判断されるわけではない。

製造物責任法では、欠陥を判断するのに、a)当該製造物の特性、b)通常予見される使用形態、c)製造物を引き渡した時期、d)その他の事情を考慮するとしている。

また、学説上では、下表に示すとおり、より具体的な判断要素として a)当該製造物の特性については製造物の表示、製造物の効用・有用性、被害発生の蓋然性とその程度、価格対効果、製造物の通常使用期間・耐用期間が、b)通常予見される使用形態については製造物の合理的に予期される使用、製造物の使用者による損害発生防止の可能性が、c)当該製造物を引き渡した時期については製造物が引き渡された時期、技術的実現性、d)その他当該製造物にかかる事情については危険の明白さ、天災等の不可抗力の存否などを挙げている（「逐条解説　製造物責任法」P66～72）。



以下、走行支援システムについて欠陥の有無がどのように判断されるかを、上記各判断要素ごとに検討する。

②製造物の表示の観点から

事故につながりうる誤使用を避けるための使用上の指示・警告が求められる製造物かどうか、又はある製造物にとって指示・警告の有無や適切・不適切により欠陥の有無が判断されうるかどうかという事情をいう（「逐条解説　製造物責任

法」Ｐ69）。

走行支援システムに係る車載機は、情報不提供・誤情報提供の可能性があり、それに関連して交通事故が発生する場合が考えられるため、使用上の指示・警告が求められる製造物と考えられる。

したがって、走行支援システムに係る車載機については、（３）に示すような安全性向上のための措置の実施が、欠陥の有無を判断する際に考慮されると考えられるため、それらの措置の十分かつ適切な実施が求められる。

③製造物の効用・有用性の観点から

当該製品の効用・有用性の内容および程度をいう（「逐条解説　製造物責任法」Ｐ69）。

例えば、自動車（スピードが出ることが前提の製造物である。）、包丁、ナイフ（切れることが前提の製造物である。）のように、その製造物の効用・有用性そのものが一定の危険性を前提とする場合、製造物の効用・有用性との相関でどの程度以上の危険性がある場合に欠陥と認定されるかという問題をいう（「製造物責任法の解説」P77）。

走行支援システムは、その導入により、導入前に発生していた事故の多くを防止することが可能となる社会全体にとって有用なシステムであり、その有用性の程度が、走行支援システムの欠陥の有無を判断する際に考慮されると考えられる。

④被害発生蓋然性とその程度の観点から

ある製品につき、一定の内容の製品事故が生じうる一般的な蓋然性および発生する被害の重大性。例えば、被害の発生が個人の体質等に左右されるような場合における、特異な体質の一個人にのみ軽微な被害が生じているのではないかといった事情をいう（「逐条解説　製造物責任法」Ｐ69）。

走行支援システムについて、情報不提供・誤情報提供に関連して発生する交通事故は、情報不提供・誤情報提供の発生とドライバーが自ら危険を認知・判断し、回避することをしないこととが重なって発生するものであり、その発生の可能性は非常に小さいと考えられる。また、（３）に示すような措置を十分に講ずることにより、情報不提供・誤情報提供に関連して発生する事故の可能性はさらに小さくなると考えられる。

したがって、走行支援システムについては、（３）に示すような安全性向上のた

めの措置の実施が、欠陥の有無を判断する際に考慮されると考えられるため、それらの措置の十分かつ適切な実施が求められる。

⑤価格対効果の観点から

　ある製品に具備されている安全性は、当該製品の価格との関係で一定の幅があり、同じ価格帯に属する同種製品には、少なくとも当該価格帯における平均的な安全性が求められるという事情をいう（「逐条解説　製造物責任法」Ｐ69）。

　走行支援システムについては、車載機からの情報不提供・誤情報提供の程度や頻度が同じ価格帯にある他の車載機と比較して同等程度であるかどうかが、欠陥の有無を判断する際に考慮されると考えられる。

⑥製造物の通常使用期間・耐用期間の観点から

　通常想定される使用期間や耐用期間をはるかに超えて使用されたことにより製品の経年劣化による事故が生じうるが、このような場合には、引渡しの時点では欠陥はなかったと判断することが妥当なこともあることにかんがみ、当該製品の通常の使用期間や耐用期間はどの程度かという事情をいう(「逐条解説　製造物責任法」Ｐ69)。

　走行支援システムについては、通常想定される使用期間や耐用期間をはるかに超えて使用されたことにより車載機が劣化し、その結果情報不提供・誤情報提供が発生したかどうかが、欠陥の有無を判断する際に考慮されると考えられる。

⑦合理的に予見可能な誤使用

　当該製品の本来の使用形態及びその特性に応じて合理的に予見可能な範囲の誤使用は、製造物の設計・製造の際に考慮して対応すべきと考えられることにかんがみ、その範囲のことをいう（「逐条解説　製造物責任法」Ｐ69）。

　走行支援システムについては、ドライバーの誤った取扱いのうち合理的に予見可能なものについて、車載機の設計・製造段階で考慮・対応したかどうかが、欠陥の有無を判断する際に考慮されると考えられる。

⑧ドライバーによる損害防止可能性

　当該製造物に想定される使用者の資格・技能等にかんがみ、使用者が事故を回避することが合理的に期待できるかどうかという事情をいう(「逐条解説　製造物

責任法」Ｐ70)。

製造物責任法施行前の判例にはなるが、製造業者の製造物責任が争われた事例では、工場長が作業用布切れを右手で持ってオイルクーラーのファン外周部の空間部分付近まで接近させたため、布切れがファン外周部の空間部分に吸い込まれて回転中のファンに絡みつき、手に傷害を受けた事例で「機械の製作者は当該機械の利用者、使用の目的、方法及び設置の場所に照らして、通常予想される危険に対し必要かつ十分な安全装置を施せば足りるのであって、ことに本件のような工場用機械については、一般公衆が取り扱い又は接近するおそれのある機械と異なり、専門家がこれを操作するのであるから、製作者においてあらゆる危険に対し最高の安全性を有する機械を製作すべき法的義務を負わせるのは相当でない。もし、当該機械の具体的使用状況、設置場所等に照らして、特別の危険が予想されるときには、当該機械を利用する事業者において適宜その安全性を補完すべき措置を講ずべきものと解するのが相当である。」としている（東京高判昭和 52 年 11 月 28 日（オイル・コンプレッサー巻込事件))。

走行支援システムは、道路交通事象情報（カーブ先の停止車両・低速車両・渋滞末尾、路面状況（乾燥、湿潤、水膜、積雪、凍結）等）をドライバーに提供することにより、ドライバーが時間的余裕を持ってそれを認知できるようにするサービスである。

ドライバーは、道路交通法により規制速度の遵守（第 22 条)、急ブレーキの禁止（第 24 条)、車間距離の保持（第 26 条)、安全運転の義務（第 70 条）などの法的義務を有しており、走行支援システムの利用に関連して発生した事故の民事上の責任関係に関して損害防止可能性を判断する際にもそのような義務を有することが考慮されることになる。

したがって、(３) に示すような安全性向上のための措置が十分に実施されていれば、情報不提供や誤情報提供が生じたとしても、事故発生時における当該サービス区間の具体的な道路構造、道路交通状況、その他周辺環境から見て、ドライバーが自ら危険を認知・判断し回避することが十分可能である場合においては、当該観点からは欠陥ありとはされないと考えられる。

⑨製造物が引き渡された時期

当該製品が製造業者によって引き渡された時点での社会通念に基づいて要請される安全性の程度等の事情をいう（「逐条解説　製造物責任法」Ｐ70)。

走行支援システムについても、サービスの客観的特性、サービスの位置付けや使

い方の説明によって、要請される安全性の程度についての社会通念が形成され、引き渡された時点での社会通念が欠陥の有無を判断する際に考慮される。

⑩技術的実現可能性

製品が引き渡された時点での技術水準を踏まえ合理的なコストアップの範囲内で安全性を高める代替設計、代替構造等が実現できるかと言う事情（「逐条解説製造物責任法」Ｐ70）。

走行支援システムについて情報不提供・誤情報提供の可能性を低くする設計が合理的コストアップの範囲内で困難であるかどうかが、欠陥の有無を判断する際に考慮されると考えられる。

５）相当因果関係はどのように判断されるか

不法行為責任に係る判例では、加害者が賠償すべき損害の範囲は、加害行為と相当因果関係に立つ損害であるとしている。すなわち、債務不履行による損害賠償の範囲を定めた民法 416 条を不法行為の場合に類推適用することを認め、加害行為の結果として通常生ずべき損害、及び、特別の事情に基づく損害であっても予見可能性があるときはこれを賠償すべきであるという立場をとっている（「民法（７）」有斐閣双書　Ｐ244～245）。

製造物責任は製造物責任法の規定の他は民法の規定を適用することになっており、（製造物責任法第 6 条）。判例もこの「相当因果関係」概念を用いている。例としては、製造物責任法施行前に引き渡された製造物であるため製造物責任法は適用されていないが製造物責任が争われた事例で、使用者（医療従事者）に対する具体的な説明・警告を欠いていた医療機器製造業者の過失を認め、その過失と、病院の医療過誤により患者に生じた損害について、相当因果関係ありと判断し、製造物責任を認めたものがある（東京高判平成 14 年 2 月 7 日）。

走行支援システムに関して言えば、情報不提供・誤情報提供が車載機の欠陥に当たることと、情報不提供・誤情報提供と事故との間に相当因果関係があることの両方が認められた場合に、車載機メーカーに製造物責任ありとされることとなる。したがって、欠陥の有無に関わらず、相当因果関係なしと判断された場合は製造物責任なしということになる。

情報不提供・誤情報提供と事故との間に相当因果関係が成立するかどうかの判断にあたっては、事故発生までの間のドライバーの認知・判断、回避のための操作の状況如何が考慮されると考えられる。

したがって、仮に情報不提供や誤情報提供が欠陥に当たるとしても、ドライバーに居眠り、飲酒運転、その他無謀運転等がある場合は、そのことが原因で事故が発生したとして、相当因果関係なしと判断されるものと考えられる。

（5）過失相殺

車載機に欠陥があり、欠陥と損害との間に相当因果関係があるとして車載機メーカーに責任が認められた場合でも、被害者側にも注意義務違反がある場合は過失相殺により賠償額が減額される。減額の割合は、車載機の欠陥と被害者の過失が損害の発生にどの程度寄与したかにより決められる。

過失相殺は公平ないし信義則の立場から損害の公平な分担を図る制度であるから、この場合の過失とは不法行為の成立要件としての厳格な意味における注意義務違反だけでなく、単なる不注意によって損害の発生、拡大を助ける場合も含む広い意味に理解される。（大阪高判昭和 51 年 3 月 25 日）

走行支援システムに関する場合においても、ドライバーは、道路交通法により規制速度の遵守（第 22 条）、急ブレーキの禁止（第 24 条）、車間距離の保持（第 26 条）、安全運転の義務（第 70 条）などの法的義務を有しており、仮に車載機メーカーに製造物責任ありとされた場合でも、上記の義務から見たドライバーの過失が賠償額算定に際して考慮され、過失相殺として賠償額が減額されるものと考えられる。

また、（３）に示すような措置が十分に実施されているにもかかわらず、その措置に応じた注意をドライバーが払っていない場合や、事故発生時における当該サービス区間の具体的な道路構造、道路交通状況、その他周辺環境等から見て、事故発生に関してドライバーに何らかの不注意がある場合も、ドライバーの過失が賠償額算定に際して考慮され、過失相殺として賠償額が減額されるものと考えられる。

（6）まとめ

現実的には、（３）に示すような措置が十分に実施されていれば、情報不提供・誤情報提供に関連して事故が発生する可能性は非常に小さいと考えられる。

仮に車載機からの表示がドライバーに何らかの影響を与えた結果事故が発生することがあったとしても、車載機に欠陥なし、または欠陥と事故による損害との間に相当因果関係なしと判定されれば、車載機メーカーには製造物責任なしとされる。

また、仮に車載機メーカーに製造物責任ありと判断された場合でも、ドライバーに規制速度超過等の道路交通法違反がある場合にはもちろんのこと、事故発生に関して何らかの不注意がある場合には、ドライバーの過失が賠償額算定に際して考慮され、過失相殺として賠償額が減額されると考えられる。

２－１－３　路側システムと車載機との関連性

２－１－１、２－１－２では、システムからの情報提供の不備（情報不提供、誤情報提供）について、路側システムに要因（設計技術上の性能限界、設置後の性能低下）がある場合の道路管理者の瑕疵責任、車載機に要因（設計技術上の性能限界、引渡後の性能低下）がある場合の車載機メーカーの製造物責任について検討した。

しかし、ドライバーからみれば走行支援システムという一つのシステムであるため、システムからの情報提供の不備に関連して発生した事故に対しては、道路管理者と車載機メーカーの双方の責任を問うてくる場合があると考えられる。

したがって、ここでは、路側システムに要因がある場合の車載機メーカーの責任、車載機に要因がある場合の道路管理者の責任、要因が路側システムにあるのか車載機にあるのかが判明しない場合の両者の責任を検討する。

（１）路側システムに要因が存在した場合の車載機メーカーの責任の考察

１）車載機自体に要因がないことを理由に直ちに車載機メーカーに責任なしと言えるか

製造物責任法第３条には、「製造業者等は、その製造、加工、輸入･･･をした製造物であって、その引き渡したものの欠陥により他人の生命、身体又は財産を侵害したときは、これによって生じた損害を賠償する責めに任ずる」とされている一方、同条の但書きにおいて、その損害が当該製造物についてのみ生じたとき、また、第４条により、「引き渡し時における科学又は技術に関する知見」では、欠陥が認識できなかった場合等の一定の事項を証明したときは、免責されることとなっている。しかしながら、欠陥発生の真の原因が自らにないことをもって製造物責任が否定されることにはなっていない。

走行支援システムについて言えば、路側システムに要因がある情報不提供・誤情報提供であっても、ドライバーに対する情報提供は車載機を通して行なわれる以上、車載機自体に要因がないことを理由に直ちに車載機メーカーに責任なしとは言えないと考えられる。

２）車載機メーカーの製造物責任はどのように判断されるか

路側システムに要因がある情報不提供・誤情報提供に関連して発生した事故に対して、車載機メーカーが製造物責任を負うかどうかは、２－１－２で考察した原則どおりに、欠陥の有無、欠陥と損害との間の相当因果関係の有無により判断される。

例えば、路側システムの要因による情報不提供・誤情報提供の可能性を踏まえて、２－１－２（３）に示すような措置が十分に実施されていれば、製造物責任なしと判断されることが考えられる。

３）道路管理者の責任と車載機メーカーの責任との関係

路側システムに要因がある情報不提供・誤情報提供に関連して発生した事故に対して、道路管理者に瑕疵責任あり、車載機メーカーに製造物責任ありと判断された場合、両者は被害者に対して、同一の損害を生じさせていると考えられるため、道路管理者と車載機メーカーは連帯して被害者に対して責任を負うことになると考えられる（いわゆる競合的不法行為)。道路管理者と車載機メーカーの間に関連共同性が認められるとした場合にも、連帯して責任を負うことになると考えられるが、この場合には損害が同一である必要はない。（共同不法行為　民法 719 条 1 項前段）。

なお、連帯して責任を負う場合には、道路管理者と車載機メーカーとの間の負担の割合は、それぞれの過失の割合あるいは損害への寄与の割合により決められる。ドライバーが一方の不法行為者に対して過失の割合あるいは損害への寄与の割合を超えて支払を請求した場合でも支払に応じなければならないが、その際、割合を超えて支払を行った不法行為者は、連帯して責任を負っているもう一方の不法行為者に対して、割合を超えた支払分について求償を行うことができる。

（２）車載機に要因が存在した場合の道路管理者の責任の考察

１）路側システム自体に要因がないことを理由に直ちに道路管理者に責任なしと言えるか

国家賠償法第 2 条は、「公の営造物の設置又は管理に瑕疵があつたために他人に損害を生じたとき」に道路管理者は賠償責任を負うとしている

車載機自体を公の営造物と解釈することはこれまでの判例を踏まえると困難であるが、提供される情報の性格に注目すると、車載機に表示される情報も、公の営造物である道路情報板に表示される情報と同様に道路管理の関連情報であるということができる。そのため、路側システム自体に要因がないことを理由に直ちに道路管理者に責任なしとは言えないと考えられる。

２）道路管理者の瑕疵責任はどのように判断されるか

車載機に要因がある情報不提供・誤情報提供に関連して発生した事故に対して、道路管理者が瑕疵責任を負うかどうかは２－１－１で考察した原則どおりに、瑕疵の有無、瑕疵と損害との相当因果関係の有無により判断される。

例えば、車載機の要因による情報不提供・誤情報提供の可能性を踏まえて、２－１－１（３）に示すような措置が十分に実施されていれば、瑕疵責任なしと判断されることが考えられる。

３）道路管理者の責任と車載機メーカーの責任との関係

車載機に要因がある情報不提供・誤情報提供に関連して発生した事故に対して、道路管理者に瑕疵責任あり、車載機メーカーに製造物責任ありと判断された場合、両者は被害者に対して、同一の損害を生じさせていると考えられるため、道路管理者と車載機メーカーは連帯して被害者に対して責任を負うことになると考えられる（いわゆる競合的不法行為）。道路管理者と車載機メーカーの間に関連共同性が認められるとした場合にも、連帯して責任を負うことになると考えられるが、この場合には損害が同一である必要はない。（共同不法行為　民法 719 条 1 項前段）。

なお、連帯して責任を負う場合には、道路管理者と車載機メーカーとの間の負担の割合は、それぞれの過失の割合あるいは損害への寄与の割合により決められる。ドライバーが一方の不法行為者に対して過失の割合あるいは損害への寄与の割合を超えて支払を請求した場合でも支払に応じなければならないが、その際、割合を超えて支払を行った不法行為者は、連帯して責任を負っているもう一方の不法行為者に対して、割合を超えた支払分について求償を行うことができる。

（３）事故の発生に関連した要因が路側システムにあるか車載機にあるかが判明しない場合の両者の責任の考察

車載機の表示がドライバーに何らかの影響を与えた結果事故が発生したが、路側システムの要因による情報不提供・誤情報提供であるか、車載機の要因による情報不提供・誤情報提供であるかが不明の場合、民法 719 条 1 項後段の共同不法行為の適用が考えられる。

情報不提供・誤情報提供があれば直ちに、道路管理者または車載機メーカーに責任ありと判断されるわけではないが、仮に路側システムの要因によるものと仮定した場合に２－１－１で考察した原則から瑕疵の有無が判断され、仮に車載機の要因によるものと仮定した場合に２－１－２で考察した原則から欠陥の有無が判断され、その上でシステムと事故との間に相当因果関係が認められれば、道路管理者と車載機メーカーが民法 719 条 1 項後段の共同不法行為により責任を負うことになると考えられる。

例えば､道路管理者が路側システムの適切な維持管理と関連措置を十分に実施せず、また車載機メーカーが関連措置を十分に実施しない場合は、システムと事故との間に相当因果関係が認められれば共同不法行為が成立し、両者は被害者に対して連帯して責任を負うことになると考えられる。

なお、道路管理者と車載機メーカーとの間の負担割合は、要因がどちらにあるか不

明の場合、それぞれの過失の割合あるいは損害への寄与度の割合が決められないと考えられるので、平等の割合で決められることになる。ドライバーが一方の不法行為者に対して平等の割合を超えて支払を請求した場合でも支払に応じなければならないが、その際、割合を超えて支払を行った不法行為者は、連帯して責任を負っているもう一方の不法行為者に対して、割合を超えた支払分について求償を行うことができる。

２－１－４　電波遮断

（１）交通事故の原因に関連する可能性のある要因

路側システムと車載機の通信が並走する大型車等により電波遮断されることにより、サービス不提供の可能性がある。

（２）発生する可能性のある交通事故の態様

ドライバーが、サービス区間に進入し、実際には危険事象があるにもかかわらず車載機から何も情報提供されないため、何も危険事象がないと判断して走行し、当該危険事象との関連で交通事故が発生する場合が考えられる。

（３）関連する措置

安全性の向上を図り、（２）に示すような事故が発生することを防止するとともに、責任関係に関連する措置として次のものが考えられる。

① 走行支援システムは、あくまで走行の参考として情報を提供するものであること、サービス区間でも自らの責任で安全運転すべきことをドライバーが事前に理解できるようにする。

② 電波遮断によるサービス不提供の可能性があること、及びその可能性が高くなる場合についてドライバーが事前に理解できるようにする。

③ 電波が車載機に到達した時点で何らかの表示をし、サービスを受けられる状態にあることがドライバーにわかるようにする（何も表示がないのは危険事象がないという意味ではなく、サービスが受けられない状態にあることがわかるようにする）とともに、そのような表示の仕組みをドライバーが事前に理解できるようにする。

（４）法的責任関係

現実的には、（３）に示すような措置を十分に実施すれば、サービス不提供に関連して事故が発生する可能性は非常に小さいと考えられる。

仮に車載機に何も表示がないことがドライバーに何らかの影響を与えた結果事故が発生することがあったとしても、（３）に示すような措置を取っておけば、道路管理者に瑕疵責任なし、車載機メーカーに製造物責任なしと判断されるものと考えられる。

２－１－５　HMI（ヒューマン・マシン・インターフェイス）

システムとドライバーとの接点（いわゆるヒューマン・マシン・インターフェイス）であるシステムからの情報提供の態様（文字・音声のわかりやすさ、タイミング等）によっては、情報不提供・誤情報提供が発生しない場合であっても、交通事故の発生の要因となる可能性がある。そのため、通常有すべき安全性の確保という観点から、システム設計上十分な配慮がなされることが求められる。

仮に、そのような配慮がなされているにもかかわらず、病気等の理由でドライバーの認識能力、反射能力等が著しく劣る場合に、これが要因となって交通事故が発生したとしても、そのような特殊事情を考慮していないことをもって、道路管理者に瑕疵責任あり、車載機メーカーに製造物責任ありと判断されることはないと考えられる。

２－２　ドライバー

（１）交通事故の発生に関連する可能性のある要因

情報提供される道路交通事象の範囲などサービスの内容について、ドライバーが誤認識する可能性がある。また、サービスの内容に関する知識がないため、誤った方法で使用する可能性がある。

（２）発生する可能性のある交通事故の態様

１）サービスの内容に誤認識がある場合

ドライバーが、情報提供されない道路交通事象であるにも関わらず情報提供されるものと誤認識し、実際には危険事象があるにも関わらず、車載機から情報提供されないため、何も危険事象はないと判断して走行し、当該危険事象との関連で交通事故が発生する場合が考えられる。

２）サービスの内容に関する知識が欠如している場合

サービス区間に進入し情報提供されたが、走行支援システムについて何も知らず、そのことに関連して事故が発生する場合が考えられる。

（３）関連する措置

安全性の向上を図り、（２）に示すような事故が発生することを防止するとともに、責任関係に関連する措置として次のものが考えられる。

① 走行支援システムは、あくまで走行の参考として情報を提供するものであること、サービス区間でも自らの責任で安全運転すべきことをドライバーが事前に理解できるようにする。

② 情報提供する危険事象の範囲等サービスの内容をドライバーが事前に理解できるようにする。

（４）法的責任関係

現実的には、（３）に示すような措置を十分に実施すれば、ドライバーのサービス内容に係る誤認識、知識欠如に関連して事故が発生する可能性は非常に小さいと考えられる。

また仮にサービス内容に係る誤認識、知識欠如に関連して事故が発生した場合でも、（３）に示すような措置を取っておけば、道路管理者に瑕疵責任なし、車載機メーカーに製造物責任なしと判断されるものと考えられる。

２－３　第三者による妨害

悪意の第三者が道路管理者になりすまして、危険事象が“ない”／“ある”にもかかわらず“ある”／“ない”という情報を車載機に発信する等の可能性がある。

（１）発生する可能性のある交通事故の態様

悪意の第三者が道路管理者になりすまして車載機に情報発信等を行い、受信した車載機が道路管理者からの情報として処理してドライバーに情報提供し、ドライバーがその提供情報に従って走行し、その結果事故が発生する可能性が考えられる。

（２）法的責任関係

基本的には、悪意の第三者の不法行為責任が成立することとなるが、情報の暗号化等、セキュリティ対策を全く講じなかった場合には、道路管理者の瑕疵責任や、車載機メーカーの製造物責任が問われる可能性もあると考えられるため、通常有すべき安全性の確保という観点から、何らかのセキュリティ対策を講じることが求められる。

３．システム供給側のとるべき説明措置

（１）実施目的

ドライバーがシステムの使用方法及び特性を十分に理解していることは、システムがドライバーによる安全運転を効果的に支援するための前提条件である。

したがって、道路管理者、車載機メーカーが、システムに対するドライバーの理解を得るための説明措置を実施することは、公の営造物にかかる瑕疵責任、製造物責任に関係するのみならず、サービスに対する不知・誤解・過信による交通事故の発生を防止することにつながるものである。

（２）ドライバーに理解してもらうべき内容

システム内容は異なるが、VICS 対応カーナビゲーションシステム、ETC 車載器、ACC（Adaptive Cruise Control）、ABS（Anti-lock Braking System）において、下表に示す①から④の類型に対応する内容が利用者に説明されている。

走行支援システムについても、その特性を踏まえつつ、４つの類型に対応して、現段階で考えられる内容項目を整理してみると、下表のようになる。

ドライバーに理解してもらうべき内容

類　型		現段階で考えられる内容項目
①サービスの位置づけと使い方（総論）		・ドライバーが行うべき安全運転を支援する情報提供にすぎないこと ・サービス区間であってもサービスを過信せず、道路交通法上の安全運転のためのルールを遵守すべきこと
②サービスの内容		・情報提供する危険事象の範囲 ・情報提供のタイミング　等
③サービスの性能限界	a.サービス不提供の可能性	・電波遮断により、サービスが提供されない可能性があること ・電波遮断について、サービス区間において、サービスを受けられる状態にあるか否かの判断方法 ・サービス区間において、システムによるサービス提供がなくても、ドライバーがとるべき安全運転方法
	b.情報不提供の可能性	・センサーの不検出により、情報が提供されない可能性があること ・センサーの不検出について、特にその可能性が高くなる場合 ・サービス区間において、システムによる情報提供がなくても、ドライバーがとるべき安全運転方法
	c.誤情報提供の可能性	・センサーの誤検出等により、誤情報を提供する可能性があること ・センサーの誤検出について、特にその可能性が高くなる場合 ・サービス区間において、システムによる情報提供後においても、ドライバーがとるべき安全運転方法
④車載機の故障をもたらす誤使用		・故障につながる誤使用の特定

（３）ドライバーへの説明方法

ドライバーへの説明方法としては、取扱説明書への記載と本体表示の方法がある。

平成 7 年 2 月「消費生活用製品の警告表示のあり方について」（表示・取扱説明書適正化委員会)、平成 6 年 10 月「消費生活用製品の取扱説明書等のあり方について」（表示・取扱説明書適正化委員会）では、警告の表示方法としては、危険の大きさ、製品のデザイン、使用方法、使用時に必要な情報か否かを考慮して、必要かつ可能な限り本体表示によること、取扱説明書には、本体表示の記載内容に即した詳しい説明を盛り込むこと、特に重要なものについては、取扱説明書の冒頭に記述する等、他より目立つ構成とし、大きな活字、コントラストの強い色、記号等の活用によりわかりやすいものとすることとしている。

VICS 対応カーナビゲーションシステム、ETC 車載器、ACC、ABS では、（２）に示した 4 種類の内容が取扱説明書に記載されているとともに、一部の内容については本体表示の方法も取られており、走行支援システムの説明方法についても参考となるものと考えられる。

４．研究会メンバー及び検討の経緯

【研究会メンバー（平成 15 年 3 月現在)】

（委　員）

野村　好弘（座長）	東京都立大学名誉教授・明治学院大学法学部教授
阿部　満	明治学院大学法学部助教授
石田　東生	筑波大学社会工学系教授
今井　秀樹	東京大学生産技術研究所教授
荏原　明則	神戸学院大学法学部教授
江里口　隆司	東京海上火災保険（株）コマーシャル業務部長兼商品室長
大杉　麻美	札幌学院大学法学部助教授
小幡　純子	上智大学法学部教授
川嶋　弘尚	慶応義塾大学理工学部教授
北河　隆之	明海大学不動産学部教授・弁護士
杉浦　精一	（財）日本自動車研究所研究担当理事
茅根　熙和	弁護士
中山　雅文	日産自動車㈱ 総合研究所 研究推進部 主管
西島　勝	沖電気工業㈱システムソリューションカンパニー交通システム本部 ITS 担当部長
信澤　久美子	青山学院女子短期大学教養学科助教授
林田　学	東洋大学法学部教授
保坂　明夫	技術研究組合走行支援道路システム開発機構企画調整部長
三嶋　明	松下電器産業（株）パナソニックシステムソリューションズ社 ITS 事業推進センター部長

（オブザーバー）

三輪　和夫	国土交通省道路局道路交通管理課長
下保　修	国土交通省道路局高度道路交通システム推進室長
中島　威夫	国土交通省道路局国道課長
和迩　健二	国土交通省自動車交通局国際業務室長
山田　晴利	国土交通省国土技術政策総合研究所高度情報化研究センター長
諏郷　道生	日本道路公団用地・管理部長
野口　秀昭	首都高速道路公団管理部長
藤井　正美	阪神高速道路公団業務部長

（事務局）

国土交通省道路局高度道路交通システム推進室
（財）道路新産業開発機構

【検討の経緯】

第 1 回：平成 14 年 5 月 7 日

第 2 回：平成 14 年 6 月 28 日

第 3 回：平成 14 年 9 月 24 日

第 4 回：平成 14 年 11 月 12 日

第 5 回：平成 15 年 2 月 24 日

第 6 回：平成 15 年 3 月 11 日

Ⅰ．関連法令

１．国家賠償法

第１条　国又は公共団体の公権力の行使に当る公務員が、その職務を行うについて、故意又は過失によつて違法に他人に損害を加えたときは、国又は公共団体が、これを賠償する責に任ずる。

２　前項の場合において、公務員に故意又は重大な過失があつたときは、国又は公共団体は、その公務員に対して求償権を有する。

第２条　道路、河川その他の公の営造物の設置又は管理に瑕疵があつたために他人に損害を生じたときは、国又は公共団体は、これを賠償する責に任ずる。

２　前項の場合において、他に損害の原因について責に任ずべき者があるときは、国又は公共団体は、これに対して求償権を有する。

第３条　前２条の規定によつて国又は公共団体が損害を賠償する責に任ずる場合において、公務員の選任若しくは監督又は公の営造物の設置若しくは管理に当る者と公務員の俸給、給与その他の費用又は公の営造物の設置若しくは管理の費用を負担する者とが異なるときは、費用を負担する者もまた、その損害を賠償する責に任ずる。

２　前項の場合において、損害を賠償した者は、内部関係でその損害を賠償する責任ある者に対して求償権を有する。

第４条　国又は公共団体の損害賠償の責任については、前３条の規定によるの外、民法の規定による。

第５条　国又は公共団体の損害賠償の責任について民法以外の他の法律に別段の定があるときは、その定めるところによる。

第６条　この法律は、外国人が被害者である場合には、相互の保証があるときに限り、これを適用する。

２．製造物責任法

（目的）

第１条　この法律は、製造物の欠陥により人の生命、身体又は財産に係る被害が生じた場合における製造業者等の損害賠償の責任について定めることにより、被害者の保護を図り、もって国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。

（定義）

第２条　この法律において「製造物」とは、製造又は加工された動産をいう。

２　この法律において「欠陥」とは、当該製造物の特性、その通常予見される使用形態、その製造業者等が当該製造物を引き渡した時期その他の当該製造物に係る事情を考慮して、当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう。

３　この法律において「製造業者等」とは、次のいずれかに該当する者をいう。

1．当該製造物を業として製造、加工又は輸入した者（以下単に「製造業者」という。）

2．自ら当該製造物の製造業者として当該製造物にその氏名、商号、商標その他の表示（以下「氏名等の表示」という。）をした者又は当該製造物にその製造業者と誤認させるような氏名等の表示をした者

3．前号に掲げる者のほか、当該製造物の製造、加工、輸入又は販売に係る形態その他の事情からみて、当該製造物にその実質的な製造業者と認めることができる氏名等の表示をした者

（製造物責任）

第３条　製造業者等は、その製造、加工、輸入又は前条第３項第２号若しくは第３号の氏名等の表示をした製造物であって、その引き渡したものの欠陥により他人の生命、身体又は財産を侵害したときは、これによって生じた損害を賠償する責めに任ずる。ただし、その損害が当該製造物についてのみ生じたときは、この限りでない。

（免責事由）

第４条　前条の場合において、製造業者等は、次の各号に掲げる事項を証明したときは、同条に規定する賠償の責めに任じない。

1．当該製造物をその製造業者等が引き渡した時における科学又は技術に関する知見によっては、当該製造物にその欠陥があることを認識することができなかったこと。

2．当該製造物が他の製造物の部品又は原材料として使用された場合において、その欠陥が専ら当該他の製造物の製造業者が行った設計に関する指示に従ったことにより生じ、かつ、その欠陥が生じたことにつき過失がないこと。

（期間の制限）

第５条　第３条に規定する損害賠償の請求権は、被害者又はその法定代理人が損害及び賠償義務者を知った時から３年間行わないときは、時効によって消滅する。その製造業者等が当該製造物を引き渡した時から 10 年を経過したときも、同様とする。

２　前項後段の期間は、身体に蓄積した場合に人の健康を害することとなる物質による損害又は一定の潜伏期間が経過した後に症状が現れる損害については、その損害が生じた時から起算する。

（民法の適用）

第６条　製造物の欠陥による製造業者等の損害賠償の責任については、この法律の規定によるほか、民法（明治 29 年法律第 89 号）の規定による。

３．道路交通法

（最高速度）

第 22 条　車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。

２　路面電車又はトロリーバスは、軌道法（大正 10 年法律第 76 号）第 14 条（同法第 31 条において準用する場合を含む。第 62 条において同じ。）の規定に基づく命令で定める最高速度をこえない範囲内で道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては当該命令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。

（急ブレーキの禁止）

第 24 条　車両等の運転者は、危険を防止するためやむを得ない場合を除き、その車両等を急に停止させ、又はその速度を急激に減ずることとなるような急ブレーキをかけてはならない。

（車間距離の保持）

第 26 条　車両等は、同一の進路を進行している他の車両等の直後を進行するときは、その直前の車両等が急に停止したときにおいてもこれに追突するのを避けることができるため必要な距離を、これから保たなければならない。

（安全運転の義務）

第 70 条　車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。

４．民法

第 416 条　損害賠償ノ請求ハ債務ノ不履行ニ因リテ通常生スヘキ損害ノ賠償ヲ為サシムルヲ以テ其目的トス

２　特別ノ事情ニ因リテ生シタル損害ト雖モ当事者カ其事情ヲ予見シ又ハ予見スルコトヲ得ヘカリシトキハ債権者ハ其賠償ヲ請求スルコトヲ得

第 709 条　故意又ハ過失ニ因リテ他人ノ権利ヲ侵害シタル者ハ之ニ因リテ生シタル損害ヲ賠償スル責ニ任ス

第 719 条　数人カ共同ノ不法行為ニ因リテ他人ニ損害ヲ加ヘタルトキハ各自連帯ニテ其賠償ノ責ニ任ス　共同行為者中ノ孰レカ其損害ヲ加ヘタルカヲ知ルコト能ハサルトキ亦同シ

２　教唆者及ヒ幇助者ハ之ヲ共同行為者ト看做ス

第 722 条　第 417 条ノ規定ハ不法行為ニ因ル損害ノ賠償ニ之ヲ準用ス

２　被害者ニ過失アリタルトキハ裁判所ハ損害賠償ノ額ヲ定ムルニ付キ之ヲ斟酌スルコトヲ得

II．関連判例

1．国家賠償法 2 条に関する判例

1－1　道路管理者の法的責任の考察

（1）道路管理者に道路の設置・管理の瑕疵責任があるかどうかの一般的判断指標

①高知国道 56 号落石事件（P11）

判決	最高裁　昭和四二年（オ）第九二一号 昭和四五年八月二〇日判決 道路管理者有責（過失相殺無し）
原告	X1（被害者）の相続人
被告	国及び高知県

【事件の概要】

X1 が X2 の運転する貨物自動車に同乗して国道 56 号を通行中、国道右側の約 65m上方で長さ約 10m、高さ約 2m にわたって斜面が崩壊したため、長さ 1mの岩石が運転台助手席に落下し、X1 はこの岩石の直撃を受けて死亡した。事故現場は高さ約 200m に急傾斜の山岳がそのまま海中に没するところを、その中腹を切り取って道路を設置したもので、従来から落石の絶えないところであった。

国道を管理していた高知県の土木事務所は、従来落石事故防止対策として修路工手等に見回りをさせ、本件事故現場付近より約 2ｋｍ手前に「落石注意」の表示札を設置していた。

X1 の相続人は、事前に危険箇所の実態調査をして何らかの防災手段がとられておれば、本件危険状態は容易に除去できたはずだとして、本件道路には管理の瑕疵が存在すると主張した。

第一審、控訴審とも道路管理者が有責とされ、国及び高知県が上告した。

【理由抜粋】

国家賠償法二条一項の営造物の設置または管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、これに基づく国および公共団体の賠償責任については、その過失の存在を必要としないと解するを相当とする。

本件道路には従来山側から屡々落石があり、さらに崩土さえも何回かあつたのであるから、いつなんどき落石や崩土が起こるかも知れず、本件道路を通行する人および車はたえずその危険におびやかされていたにもかかわらず、道路管理者においては、「落石注意」等の標識を立て、あるいは竹竿の先に赤の布切をつけて立て、これによつて通行車に対し注意を促す等

の処置を講じたにすぎず、本件道路の右のような危険性に対して防護柵または防護覆を設置し、あるいは山側に金網を張るとか、常時山地斜面部分を調査して、落下しそうな岩石があるときは、これを除去し、崩土の起こるおそれのあるときは、事前に通行止めをする等の措置をとつたことはない、というのである。そして、右の原審の認定は、挙示の証拠関係に照らして、是認することができる。かかる事実関係のもとにおいては、本件道路は、その通行の安全性の確保において欠け、その管理に瑕疵があつたものというべきである旨、本件道路における落石、崩土の発生する原因は道路の山側の地層に原因があつたので、本件における道路管理の瑕疵の有無は、本件事故発生地点だけに局限せず、前記二〇〇〇メートルの本件道路全般についての危険状況および管理状況等を考慮にいれて決するのが相当である旨、そして、本件道路における防護柵を設置するとした場合、その費用の額が相当の多額にのぼり、上告人県としてその予算措置に困却するであろうことは推察できるが、それにより直ちに道路の管理の瑕疵によつて生じた損害に対する賠償責任を免れうるものと考えることはできないのであり、その他、本件事故が不可抗力ないし回避可能性のない場合であることを認めることができない旨の原審の判断は、いずれも正当として是認することができる。

②岐阜国道 41 号飛騨川バス転落事件（P11）

判決	名古屋高裁　昭和四八年（ネ）第二〇四号四九年（ネ）第一九五号 昭和四九年一一月二〇日判決 道路管理者有責（過失相殺無し）
原告	被害者の相続人
被告	国

【事件の概要】

観光バス数台が、異常豪雨によって発生した土砂崩落（斜面崩壊）のため前後を閉鎖されて一般国道四一号上に停車中、急斜面にある沢に大量の土石流が発生し、同国道を横切り真下の飛騨川へ向けて落下した。そのため停車中のバスのうち 2 台のバスが土石流の直撃を受け、道路右側直下にある飛騨川へ転落水没するにいたった。この転落事故により、乗客および運転手ら合計 107 名が転落し、104 名の者が死亡した。

原告らは、本件事故は国道の設置・管理に瑕疵があつたことによつて生じたと主張し、被告は、瑕疵の存在を否定し、事故は不可抗力によるもので、それ以外に原因があつたとすればそれは旅行主催者および運転手らの過失であると主張した。

第一審は道路管理者が有責とされ、国が控訴した。

【理由抜粋】

斜面崩壊現象は、学問的に十分解明されていない面があり、具体的な崩壊発生の予想も高い信頼を寄せることができない現状であるが、斜面崩壊現象による被害については、現在の学問、技術の段階に応じた対策行動によつて、ある程度の抑制、軽減の効果をあげることは可能である。・・・斜面崩壊現象は学問的に十分解明されていない面があり、斜面崩壊発生の危険があるとされる要因を定量的に表現して、その発生の危険を時期・場所・規模等において具体的に予知・予測することは困難であることが認められる。しかし、その発生の危険があるとされる定性的要因は本件事故当時において一応判明していたものと認められるので、先に述べた見解により、本件事故当夜の斜面崩壊につき、その発生の危険を通常予測しえたものであるか否かについて、次に検討することとする

・・・(略)

以上の事実に照らすと、前記１の危険区間では六四・一七ｋｍ地点等本件事故現場附近で本件事故当夜に斜面崩壊があつた箇所附近および前記２の危険区間では本件事故当夜に斜面崩壊があつた箇所附近は、いずれも前記認定の斜面崩壊発生の危険があるとされる定性的要

因を満たしていることおよび本件事故前過去において崩落した事例があるなど前記認定の諸般の情況から判断すると、前記１認定の規模の集中豪雨など強い雨の予測される地域内にある右各崩壊箇所附近では、右のような規模の降雨の際には斜面崩壊発生の危険のあることを通常予測しえたものということができる。

・・・(略)

土石流の発生機構については、いまだ定量的に解明されていないのであるが、ある程度急峻な谷に沿つて、大量の土石が堆積しており、豪雨によつて多量の水が集中するときに発生することは明らかであつて、要するに、渓谷の勾配、水の供給、不安定な土石の堆積状況の原因が揃つて土石流が発生するのであるが、このような原因が揃つているとき、直接に発生を引き起こすいわゆる「引きがね作用」については、次のようなことが考えられている。その一つは、山くずれ、がけくずれであつて、渓谷の上流において豪雨によつて斜面が崩壊し、この衝撃によつて、渓床に堆積していた不安定な土石が流動し始めるものであり、他の一つは、一時的な渓流のせきとめであり、渓流が岸からの崩壊土石により一時的にせきとめられて水位が上がり、このせきが決壊して多量の水が短時間に放出され、渓床の堆積土石をまきあげて流下するものである。しかし、このような特殊な現象がなくても、急峻な勾配に大量の土石が堆積して不安定な状態にあるとき、十分水がしみこんで流動しやすくなれば、それ以上わずかの水の供給によつて表層の土砂が流れ出し、これがきつかけで雪だるま式に堆積物を引きずつて流下する可能性がある。

要するに、きわめて不安定な状態で谷沿いにたまつている土石は、十分水がしみこんだ場合には、どのような形であつてもわずかな刺激でくずれて流下する可能性がある。もつとも、右にあげた土石流発生についての定性的要因がどの程度に重なり合つた場合に土石流が発生するかという定量的な相関関係は不明である。

・・・(略)

土石流発生の危険があるとされる要因を定量的に表現して、その発生を時期・場所・規模等において具体的に予知・予測することは、斜面崩壊に比べて一層困難なことは明らかであるが、土石流についても、その発生の危険があるとされる定性的要因は一応判明しているものと認められるので、先に述べた見解により、本件土石流発生の危険を通常予測し得たものであるか否かについて、次に検討することとする。

・・・(略)

本件沢は、土石流の形態が山腹崩壊に伴うものであれ、渓流堆積物の流動によるものであれ、土石流の発生の危険があるとされる定性的要因を満たしていること・・・、および近くに土石流の痕跡のある沢があり、過去に土石流発生の事例があること・・・など諸般の情況から判断して、前記１認定の規模の集中豪雨など強い雨の予測される地域内の本件沢では、右のような規模の降雨の際には土石流発生の危険のあることを通常予測し得たものというこ

とができる。
・・・(略)
国道四一号の前記１２の危険区間は、前記認定のとおり集中豪雨の通常予測される地域にあり、斜面崩壊、土石流、土砂流の発生の危険およびこれらの関連による事故発生の危険のある道路であつたことが認められるので、このような危険性を有する国道の設置または管理に当たる官署としては、その当時における科学技術の最高水準に拠つて、適切妥当な措置をとることを要し、これを欠いた場合には設置・管理の瑕疵があることになるので、以下その瑕疵の有無について検討する。
そこで、最初に、そのような危険性のある国道に対する適切妥当な対処の基本的なあり方について考察するに、自然現象による災害（自然災害）を防止し、被害を被らないようにするためには、まず、将来発生すると考えられる災害の諸現象を科学的に推定し、それに基づいて防災計画を立てることになるが、防災計画を立てる上に、二つの方策が考えられる。第一は施設の強化によつて災害を防止する施設対策であり、第二は被害を被らないようにする避難対策である。災害防止のため、防護施設を設けたり、強化拡充することにより、ある程度の被害を防止することは可能であるが、これには現在の科学技術の限界があることなどからみて、絶対安全に防止することは至難であるから、ある程度以上の自然災害に対しては、その予報を確実に行なつて避難をし、危険の判明した時には危険域から退避することが必要である。したがつて、ある程度以上の自然災害に対しては、施設対策と避難対策の二つを併用する必要がある。・・・(略)
すなわち、本件土石流の発生そのものが予知し得なかつたものであることは前記認定のとおりであるが、その発生の危険およびこれを誘発せしめた集中豪雨は通常予測し得たものであることも前記認定のとおりであるから、被控訴人は、本件土石流による事故を防止するために、適切な管理方法を講ずべきものであつた。たしかに、本件土石流を防止することは、現在の科学技術の水準ではなかなか困難であつたことは前記のとおりであるが、本件土石流による事故を防止するためには、防護施設が唯一のものではなく、避難方式たる事前規制その他の方法により、その目的を達し得たものであるから、被控訴人の主張するような事由によつては、本件事故が不可抗力であつたとはとうていいい得ない。・・・(略)
以上のとおり、国道四一号は、その設置（改良）に当たり、防災の見地に立つて、使用開始後の維持管理上の問題点につき、詳細な事前調査がなされたとは認め難く、そのため崩落等の危険が十分に認識せられなかつたため、その後における防災対策や道路管理上重要な影響を及ぼし、防護対策および避難対策の双方を併用する立場からの適切妥当な道路管理の方法が取られていなかつたもので、国道四一号の管理には、交通の安全を確保するに欠けるところがあり、道路管理に瑕疵があつたものといわなければならない。

③奈良県道工事中車両転落事件（P11）

判決　最高裁　昭和四六年（オ）第八八七号
昭和五〇年六月二六日判決
道路管理者無責

原告　X2（被害者）の相続人
被告　奈良県

【事件の概要】

本件事故現場は道路を掘穿工事中で、工事箇所を表示する標識として、工事現場の南北各約 2mの地点に工事標識板及び高さ約 80cm、幅約 2mのバリケードが 1 つずつ設置され、右バリケード間の道路中心線附近に高さ約 1mの赤色灯標柱が 1 つずつ設置されていたが、本件事故が発生する直前に走行した自動車によつて、設置されていた工事標識板、バリケード及び赤色灯標柱はその場に倒され、赤色灯が消えていた。

X1 の運転する自動車は本件事故現場手前に差しかかつたが、その際、路上に倒れた標識等の発見がおくれ、衝突を回避しようとして路上から東側の田圃に転落し同乗者 X2 が頭部打撲による脳震盪により死亡した。

第一審、控訴審とも道路管理者が無責とされ原告が上告した。

【理由抜粋】

本件事故発生当時、被上告人において設置した工事標識板、バリケード及び赤色灯標柱が道路上に倒れたまま放置されていたのであるから、道路の安全性に欠如があつたといわざるをえないが、それは夜間、しかも事故発生の直前に先行した他車によつて惹起されたものであり、時間的に被上告人において遅滞なくこれを原状に復し道路を安全良好な状態に保つことは不可能であつたというべく、このような状況のもとにおいては、被上告人の道路管理に瑕疵がなかつたと認めるのが相当である。

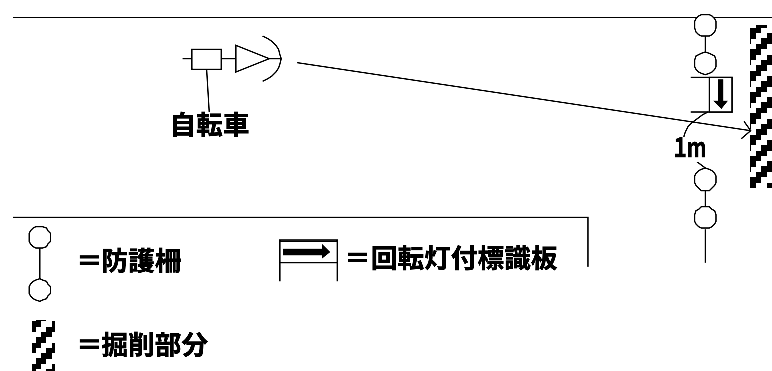
（２）情報提供の不備も瑕疵に当たる可能性があるか

①小郡市道工事中自転車転落事件（P12）

判決	福岡地裁久留米支部　平成五五年（ワ）第八八号 昭和五七年一〇月二一日判決 施設管理者有責（過失相殺６割）
原告	X（被害者）
被告	小郡市

【事件の概要】

被告小郡市は、市道の工事を行うにあたって、工事現場の前に、回転灯付き標識板を設置し、その両側に防護柵を置いた。しかし、標識と東側の防護柵との間に 1m 以上の空間があり、東方の迂回路を示す矢印が標識と防護柵の空間部分を指示するとＸに誤認させた。その結果、Ｘが運転する自転車が標識と防護柵の間の空間に侵入し、工事現場に転落転倒し負傷した。



【理由抜粋】

通行者をして前記回転灯付標識の東方迂回路を指示する旨誤認せしめ、道路の右側部分をそのまま進行させて掘削部分への転落事故を惹起させた場合には・・・危害発生防止の措置には欠けるところがあったといえる。

②交差点信号機管理瑕疵損害賠償請求事件（P12）

判決　千葉地裁　平成八年（ワ）第二〇八二号・同一〇年（ワ）第五九号
平成一〇年一一月二四日判決
施設管理者有責（過失相殺無し）

原告　X（被害者）の相続人
被告　Y、千葉県

【事件の概要】

X は、車を運転して、時速約 42km ないし 45ｋｍで走行中、本件交差点に差しかかり、対面する信号機の表示する信号が黄色点滅であることを認めたが、減速することなくそのままの速度で本件交差点内に進入したところ、交差する道路から、対面する信号機の黄色点滅信号に従い、時速約 59ｋｍで本件交差点内に進入してきた被告 Y 運転の普通貨物自動車と出合頭に衝突し、その衝撃により X の車ははね飛ばされ、X は車外に放り出されて路面に全身を強打し、死亡した。

本件信号機の信号は 4 つのパタンが選択できるようになっていたが、通常は閃光動作状態パタンになるようには設定されていなかった。しかし、もし閃光動作状態に移った場合には、本来、主道路の信号を黄色点滅とし従道路の信号を赤色点滅とするようにプログラム設定されなければならないのに、3 年前信号機が壊され A 社が修復工事を行った際、はんだ付けを過って、主道路を黄色点滅としつつ従道路をも黄色点滅とするようにプログラム設定されていた。

本件事故当時何らかの原因によって閃光動作状態に移り、主道路（県道千葉鎌ケ谷松戸線：Y の走行車線）及び従道路（通称マラソン道路：X の走行車線）ともに黄色点滅信号となることとなった。

また事故の 1 週間前、主道路及び従道路ともに黄色点滅であるとの警察署は通報を受け、A 社に修復を依頼したが、信号が復旧したため、特に信号故障の原因について調査することなく前記ハンダ付けの誤りには気が付かなかった。

【理由抜粋】

黄色点滅信号は、前記のとおり、「歩行者及び車両等は、他の交通に注意して進行することができること」を意味するものであり、また、赤色点滅信号は、「車両等は、停止位置において一時停止しなければならないこと」を意味するものである。

・・・(略)

交差点の双方の道路をともに黄色点滅信号とすると、双方において「他の交通に注意して進行することができること」となって、それは、たとえ双方黄色点滅信号の交差点が交通整理の行われていない交差点と解され、そのため、車両が交差点に進入するに際しては道路交通法によって種々の注意義務が課せられるとしても、何ら信号機の設置されていない交差点に比べてかえって危険な状態となるのである。 以上の点を総合考慮すると、本件交差点において主道路及び従道路をともに黄色点滅信号とすることは相当でないというべきであって、一方の道路の信号を黄色点滅とする以上、他方の道路の信号をも赤色点滅とすべきである。そうとすれば、本件交差点の主道路及び従道路の信号をともに黄色点滅とした被告千葉県の管理には本件交差点の信号が通常有すべき安全性を欠いていたものとして国家賠償法二条一項にいう「瑕疵」があったものというべきである。

（3）情報不提供・誤情報提供が瑕疵と判断されるのはどのような場合か

1）予見可能性、結果回避可能性の観点から

①神戸市道防護柵不全児童転落事件（Ｐ13）

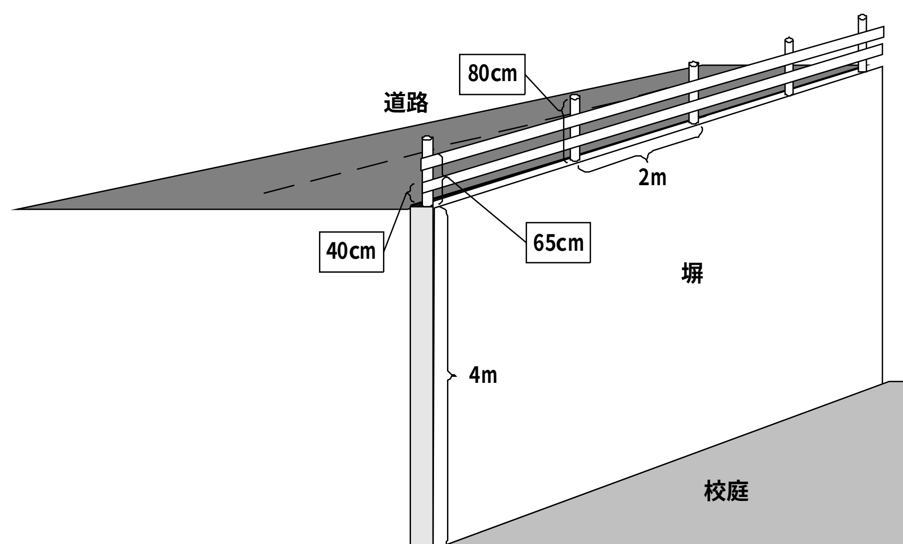
判決	最高裁　昭和五三年（オ）第七六号
	昭和五七年七月四日判決
	道路管理者無責
原告	X（被害者）の親権者
被告	神戸市

【事件の概要】

満六歳であつたＸは、自宅前道路上で遊んでいたところ、右道路南端の防護柵を越えて約四メートル下にある兵庫県立夢野台高等学校の校庭に転落し、頭蓋骨陥没骨折等の傷害を負つた。

事故発生数年前は道路路面が事故当時より、約 2m低く、高校の塀が塀としての役割を果していたが、その後、道路の路面が次第に高くなり、コンクリート塀と同一の高さにまでなつたため、人が道路から塀を越えて転落する事故が発生し、神戸市が防護柵（2m間隔に立てられた高さ 80cm のコンクリート柱に上下二本の鉄パイプを通して手摺とし、路面からの高さが上段手摺まで 65cm、下段手摺まで 40ｃm。建設省道路局長通達の防護柵設置基準は満たしていた）を設置した。

第一審は道路管理者が有責、控訴審では道路管理者が無責となり、原告側が上告した。



【理由抜粋】

国家賠償法二条一項にいう営造物の設置又は管理に瑕疵があつたとみられるかどうかは、当該営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべきものであるところ、前記事実関係に照らすと、本件防護柵は、本件道路を通行する人や車が誤つて転落するのを防止するために被上告人によつて設置されたものであり、その材質、高さその他その構造に徴し、通行時における転落防止の目的からみればその安全性に欠けるところがないものというべく、上告人の転落事故は、同人が当時危険性の判断能力に乏しい六歳の幼児であつたとしても、本件道路及び防護柵の設置管理者である被上告人において通常予測することのできない行動に起因するものであつたということができる。したがつて、右営造物につき本来それが具有すべき安全性に欠けるところがあつたとはいえず、上告人のしたような通常の用法に即しない行動の結果生じた事故につき、被上告人はその設置管理者としての責任を負うべき理由はないものというべきである。

２）期待可能性の観点から

①大阪地判昭和 54 年 2 月 22 日（Ｐ13）

判決　大阪地裁　昭和五二年（ワ）第二八六五号
昭和五四年二月二二日判決
道路管理者無責

原告　X（被害者）の相続人
被告　大阪府

【事件の概要】

X が制限速度時速 50km の県道で、普通貨物自動車を時速約 80ｋｍで運転中、道路の皿状の凹みあたりでバウンドする等して対向車線に進入し、大型貨物自動車に衝突して死亡した。原告は、右寄りカーブの左側に穴ぼこ、段差があったため車両の走行の安定と逆の構造であること、拡幅のため路面が不安定で、近年も車両の衝突事故が起きていたことなどから、瑕疵があると主張した。

【理由抜粋】

国家賠償法二条一項にいう道路の設置または管理の瑕疵とは、道路が通常有すべき安全性を欠いていることをいうものと解すべく、そのような瑕疵の有無を決するには、もとより、当該道路の交通量、使用状況、舗装の有無等原告ら主張の事情も諸般の事情の一つとして勘案すべきであるが、就中、道路の不良状況の規模、態様、程度を考慮すべきであつて、車道上に凹みがあれば常に瑕疵があるというのではなく、通常、それがあるために、通常の運転技術を身につけた者の通常予測される交通方法による車両の運行によつて交通事故が発生する危険性がある場合でないかぎり、国家賠償法上道路の設置、管理に瑕疵があるとはいえないものと解するのが相当である。右の場合、通常問責されることのない程度の制限速度違反の速度による走行はともかく、それ以上の速度による走行は、仮に現実にはある程度そのような走行をするものがあるとしても、これを通常予測される交通方法であるとはいいえないであろう。

右のような見地から本件をみるに、さきに二で認定した諸事実からすれば、本件事故当時、本件交差点付近以北の池田亀岡線、就中、本件事故現場付近の道路は、相当量の車両交通がある主要幹線道路としてあまり良好な状態ではなかつたけれども、本件各凹みの規模、態様、程度は前認定の程度にとどまるものであつて、（中略）本件各凹みは、それ自体はもとより、前記二の（七）の事実および本件各凹みの位置関係や本件道路の曲り具合等を総合考慮して

も、それがあるために通常の運転技術を身につけた者の通常予測される交通方法による車両の運行によつて交通事故が発生する危険性がある程のものとは考えられないところである。また、前記二の（九）の事実からすれば、本件事故の際、X 運転の車両が一回目にバウンドして車首を左にふつたについては、本件皿状の凹みの影響もあつたものと推認されるところであるが、その際、被告主張の前方不注視等の過失があつたか否かはさておき、X は、制限速度を大幅に上まわる時速約八〇キロメートルの速度で走行していたのであり、さきに述べたところからすれば、右速度違反がなければ、他に過失のないかぎり、X としては十分本件事故を回避することが可能であつたと考えられるのであつて、道路管理者において、このような大幅な速度違反による車両の運行にまで備えて、危険の発生を未然に防止するため右の凹みを補修する等して万全の措置を講ずることがなかつたとしても、国家賠償法二条一項にいわゆる道路の設置、管理に瑕疵がある場合にはあたらないと解するのが相当である。

②広島国道 54 号中央分離帯衝突事件（P13）

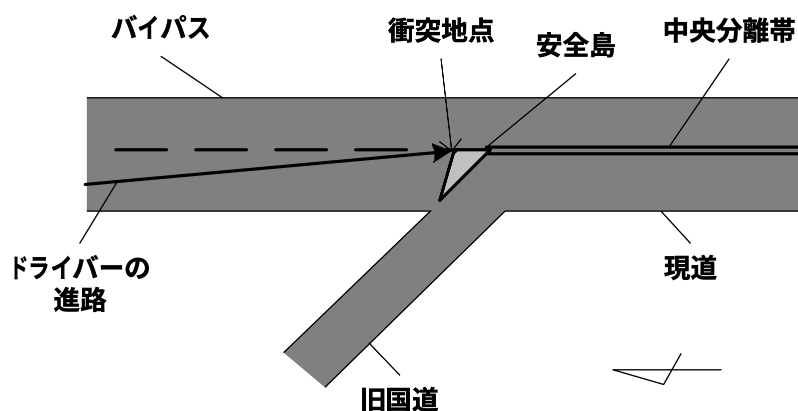
判決	広島地裁　昭和四四年（ワ）第一一三六号 昭和五五年七月二四日判決 道路管理者無責
原告	X（被害者）の相続人
被告	国、工事請負業者、医師 2 名

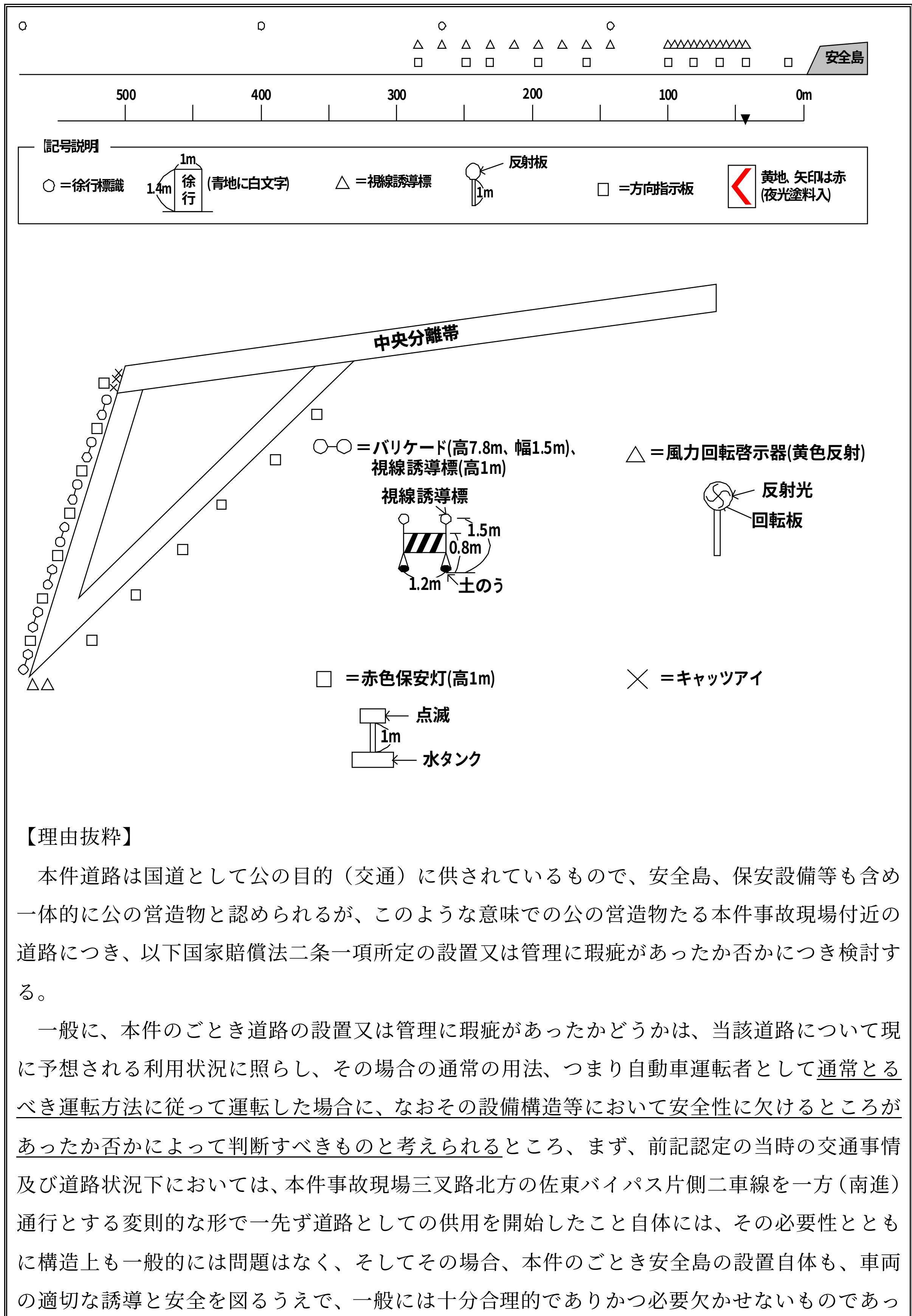
【事件の概要】

午後 7 時 40 分頃、片側部分のみ完成の道路から上下線とも完成している道路へ走行中の乗用車が、三叉路において中央分離帯の端に衝突して運転者は負傷し、被告医師の病院で通院加療していたが死亡した。

事故地点は、片側二車線のみ完成したバイパスと旧国道との取り付け部である。現道をバイパスの進行方向と反対の方向に進行する車両がバイパスに進入しないようにするため、取り付け部である三叉路の中央に安全島及び中央分離帯を設けこれを遮断するとともに安全島内、道路両側にデリニエーターやキャッツアイ等の視線誘導施設を設置していた。

原告は、被告国が本件事故現場付近に街灯を設定して明るくするなどの措置をとらず、視線誘導施設も不十分で、しかも、これらの設備のうち、赤色保全灯、バリケードは転倒のため、視線誘導標、キャッツアイは降雨等のため十分に機能していない状態のまま放置されていたため瑕疵があると主張した。





【理由抜粋】

本件道路は国道として公の目的（交通）に供されているもので、安全島、保安設備等も含め一体的に公の営造物と認められるが、このような意味での公の営造物たる本件事故現場付近の道路につき、以下国家賠償法二条一項所定の設置又は管理に瑕疵があったか否かにつき検討する。

一般に、本件のごとき道路の設置又は管理に瑕疵があったかどうかは、当該道路について現に予想される利用状況に照らし、その場合の通常の用法、つまり自動車運転者として通常とるべき運転方法に従って運転した場合に、なおその設備構造等において安全性に欠けるところがあったか否かによって判断すべきものと考えられるところ、まず、前記認定の当時の交通事情及び道路状況下においては、本件事故現場三叉路北方の佐東バイパス片側二車線を一方（南進）通行とする変則的な形で一先ず道路としての供用を開始したこと自体には、その必要性とともに構造上も一般的には問題はなく、そしてその場合、本件のごとき安全島の設置自体も、車両の適切な誘導と安全を図るうえで、一般には十分合理的でありかつ必要欠かせないものであっ

たと認められる。

そこでさらに、右安全島（中央分離帯を一部含む）の位置、形状、その他の保安設備等の適否について検討してみるに、右安全島は、前認定のとおりこれがなければ本来は一方通行の南進車両が北進車両と正面衝突する関係にあるのであるから、これらの車両にまず安全島の存在をあらかじめ十分確知させるものであるとともに、次いでこれによって右車両を適切に誘導するものでなければならないといえる。

これらから前認定事実に照らしてみるに、たしかに、当時現場付近は街灯、人家の明り等もなく夜間暗い場所ではあったが、前方見とおしの良好な場所で、自動車運転者としては夜間の走行では当然その前照灯による照射と同照射距離（一〇〇メートル、三〇メートル）、状況（降雨等）に応じた速度調節が予定される（本件道路は一方通行で対抗車両がないから通常一〇〇メートルの照射距離が予定される）うえ、亡山県の進行方向に従ってみた場合、前認定のとおり、前方安全島の手前約五四〇メートルの位置から四個の徐行標識、また同約二八〇メートル手前から道路両側に進路に沿って多数の視線誘導標（デリニエーター）、さらにまた道路右側に数個の方向指示板があって、これらに前照灯を照らすと進路を確認し、かつ徐行して誘導される筈の状況にあり、そして、前方安全島については、その位置、形状、その保安設備は前認定のとおりで、その赤色保安灯、視線誘導標、風力回転、警示器等からして、これを現認することはごく通常の注意をもってすれば運転に支障のない程度の手前から容易に可能であったとみられるのみならず、安全島手前約六〇メートルの位置から左転把してゆるやかに左車線に移行し得る状況にあるわけで、これら諸状況は、自動車運転者が通常とるべき運転方法に従って運転すれば本件のごとき衝突等の事故発生は容易に避け得た構造設備のものであったと認められる。そうすると、本件事故現場付近の道路に瑕疵はなかったものといえる。

なるほど、《証拠略》によると本件事故前にも自動車が安全島に衝突したり乗り上げたりする事故があったことが認められるが、前記道路状況でも、自動車運転者が前方注視等の基本的な注意義務を怠り、あるいは無謀な高速運転をすれば、右のごとき事故発生も避け難いところであり、また、安全設備としてさらに、夜間の街灯を設置し、あるいは片側二車線から左転把して左側車線に移行し得る位置をなお北方に拡大するなどのことが一層望ましいともいえるが、本件程度でも通常の車両運転には十分対応し得るものとみられ、本件道路に瑕疵があったとはいえない。

③東名高速道路渋滞追突車両火災事件（Ｐ13）

判決　東京地裁　昭和五五年（ワ）第一四三二七号
平成元年一〇月二四日判決
道路管理者無責

原告　X（被害者）の相続人
被告　日本道路公団

【事件の概要】

本件事故現場の静岡方面寄りにおいて、株式会社東名ハイウェイが被告から委託を受けて本件道路において後記清掃作業を行っていたため、右作業に伴う交通規制によって本件道路の交通が渋滞し、東京方面から走行してきた大型貨物自動車（A 車）及び被害車が順次停車し、それに続いて普通乗用自動車（B 車）が停車しようとしていたところ、その後方から時速約七〇キロメートルで走行してきた加害車（Y 車）が、まず B 車に追突して B 車を前方に押し出して被害車に追突させ、さらに B 車を左斜め前方に押し出して直接被害車に追突したうえ、被害車もろとも A 車に追突して被害車を炎上させるに至らしめ、３名が死亡した。原告は、被告には交通規制によって、交通渋滞が発生しないように配慮すべき義務があるのであるから、事前に作業計画の立案にあたって作業時間を夜間のように通行量の少ない時間帯にするよう指示し、作業開始に際しては手前のインターチェンジ等で流入規制をするなどの措置をとることによって自動車の渋帯を防止し、又は本件作業開始後、渋滞が発生した場合には、作業を一時中止するか若しくは自動車の本件事故現場付近への流入を規制するなどの措置をとることによって渋滞を解消すべき義務があるにもかかわらず、渋滞に対する特段の対策を講ずることなく、漫然と本件作業を実施させて渋滞を解消しないままに放置したため、被害車等をして本件道路上に停止せざるを得ないという高速自動車国道が通常備えるべき安全性を欠いた状態にしたとして、瑕疵を主張した。

【理由抜粋】

高速自動車国道は、重要幹線道路であり、大量の自動車が毎時一〇〇キロメートルまたはそれに近い高速で走行するための用に供されるものであるが、自動車の運転者には道路、交通及び当該車両等の状況に応じ他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転すべき義務（道路交通法七〇条）が課されているのであるから、道路上に物が存在すること等によって当該高速自動車国道が自動車の前示のような走行に障害をきたすような状態にある場合であ

っても、これを走行する自動車の運転者に対し標識等により道路が右のような状態にあることについて十分な情報が提供され、通常の運転者において、前示のような高速で走行していたとしても、前記安全運転義務を尽くし合理的な注意を払うときには、右情報により、道路が右のような状態にあることを知ることができ、これから生じうる事故等の危険を回避することが可能であるといえるときには、右道路は、高速自動車国道として通常具有すべき安全性を欠如しているとはいえないものというべきであり、したがって国家賠償法二条一項所定の「営造物の設置又は管理に瑕疵があった」とはいえないものと解すべきである。

そこで、本件について検討するに、前示の認定事実によれば、本件事故当時における本件事故現場付近の交通量は、車線の通行規制を行った場合に交通が阻害される限界値である一時間あたり一五〇〇台を大きく上回っていたが、被告は、本件作業実施のための車線の通行規制をするにあたって、比較的交通量が増大する土曜日及び日曜日並びにお盆（八月一三日から一七日まで）を休業日としたにとどまり、他に交通渋滞の発生防止のための配慮をしていないばかりか、本件作業を実施する前に本件作業現場付近の交通量を測定すること、本件作業開始後に本件作業により本件道路の交通にどのような影響が生じているかを把握すること等のための体制をとっていなかったものであるが、本件道路は、五〇キロポスト付近から本件事故現場付近までの間は概ね直線で、本件事故現場付近はゆるやかな下り坂となっているため、前方の見通しが良いうえ、被告によって標識、可変標示板の表示等が適切に設置されていたことから、本件道路を走行する自動車の運転者は、本件事故現場から相当東京寄りの地点において、本件事故現場の後方（静岡寄り）において本件作業が行われ、これに伴う本件交通規制によって自動車が渋滞していることを容易に認識しうる状況にあったことが明らかであり、右運転者においてこのような道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転すべき義務を遵守して運転するときには、容易に渋滞による停車車両との衝突を回避することができたものということができ、また、原告主張の流入規制等の実施については前示のような問題点があって、これを渋滞の発生したときに直ちに行うことは困難であり、本件交通規制によって本件道路に生じた自動車の渋滞につき、被告が原告主張の流入規制等の解消措置をとらなかったことをもって、高速自動車国道の運転者が通常の注意義務に則って運転していても回避しえないような不合理な危険を生ぜしめたということはできない。したがって、本件道路が本件事故当時、自動車の渋滞した状態になったことをもって本件道路に設置又は管理に瑕疵があったものということはできない。

のみならず、本件事故は、前記一２（四）で認定したとおり、加害者が加害車の前方を走行する車両が減速し、それとの車間距離が十分でないことを認識しながら、四秒以上も前方から目を離すという本件道路状況と全く関連のない加害者個人の重大な過失に起因するものというべきであって、本件作業に伴って生じた本件道路上の自動車の渋滞は、本件事故の間

接の原因であるにすぎず、本件事故と相当因果関係があるとはいえないものというべきであり、この点からしても、被告は、本件事故によって原告らが被った損害につき、本件道路の設置管理者として国家賠償法二条一項に基づく責任を負うべき理由はないものというべきである。

３）システムの有用性の観点から

①東京地判昭和 51 年 2 月 26 日（P15）

判決	東京地裁　昭四七（ワ）九四八四号
	昭５１年２月２６日判決
	道路管理者無責
原告	X（被害者）
被告	日本道路公団

【事件の概要】

自動車運転者の投げすてたタバコの吸いがらにより、東名高速道路下り線ぎわの道路法面の枯草から出火し、折りからの北西の強風に煽られて燃え広がった。このため同高速道路と名古屋鉄道名古屋本線との間の道路法面およびXが所有している山林を含む民有地の山林や竹木等が幅約 50m、長さ約 1240mにわたり約 2.6ha 焼失した。X は、枯草になると燃えやすいウィーピングラブグラスを東名高速道路の法面に植栽したことが道路の設置の瑕疵であると主張した。

【理由抜粋】

高速道路法面に雑草を植栽することをやめ、これをコンクリート等で覇えば、自動車運転者の不注意による火災の発生をほぼ完全に防止できることは見易い道理である。しかし、《証拠略》によれば、右の方法は自然の景観を害するばかりでなく、莫大な費用（新たに雑草を植栽する場合の約一〇倍）を要することが認められるので、これを道路管理者である被告に要求することは無理であるといわなければならない。

②最判平成 5 年 3 月 30 日（P15）

判決　最高裁　昭和六一年（オ）第三一五号
平成五年三月三〇日判決
施設管理者無責

原告　X（被害者）の相続人
被告　茂木町

【事件の概要】

X は、弟、甥、長男（５歳）を連れて中学校に赴き、弟、甥の二人と校庭内でテニスにしていたところ、長男が、コートのネットの横に置かれてあったテニスコートの審判台に昇り、その座席部分の背当てを構成している左右の鉄パイプを両手で握って審判台の後部から降りようとしたため、審判台が後方に倒れ、長男はそのまま仰向けに倒れて審判台の下敷きとなり死亡した。審判台は、地上から座席までの高さが約 1.4m、背当ての最上部までの高さが約 1.8m、重量が約２４kg で、鉄パイプとＬ字型鋼によって骨格が作られ、座席部分に木製の板を渡したもので、その前面には昇降用の階段を配して傾斜がつけられているが、後部の支柱はほぼ垂直の形状をしていた。

第一審、控訴審とも、審判台は本来の用法に従う限り危険はなかったと考えられるが、その構造及び安定性、校庭の利用状況にかんがみると、学齢児前後の幼児が審判台に昇り審判台が倒れた場合、死傷事故を惹起する可能性があることは、設置管理者には通常予測し得るところであったので、審判台が後方に転倒することがないように、これを地面に固定させるか、不使用時は片付けておくか、より安定性のある審判台と交換するなどして、事故の発生を未然に防止すべきであったとして、施設管理者の瑕疵を認め、施設管理者が上告した。

【理由抜粋】

公立学校の校庭が開放されて一般の利用に供されている場合、幼児を含む一般市民の校庭内における安全につき、校庭内の設備等の設置管理者に全面的に責任があるとするのは当を得ないことであり、幼児がいかなる行動に出ても不測の結果が生じないにようにせよというのは、設置管理者に不能を強いるものといわなければならず、これを余りに強調するとすれば、かえって校庭は一般市民に対して全く閉ざされ、都会地においては幼児は危険な路上で遊ぶことを余儀なくされる結果ともなろう。

（４）相当因果関係はどのように判断されるか

①北海道国道２２９号路肩穴ぼこ事件（P16）

判決	札幌高裁　昭和五二年（ネ）第二八五号
	昭和五四年四月二六日判決
	道路管理者無責
原告	X（被害者）の相続人
被告	国、Y（ドライバ）

【事件の概要】

Y は、X を同乗させて幅員 5.5～5.6mの片側一車線である国道を自動車で進行中、前方を時速約 50km で進行中の大型貨物自動車の追越をはじめ、時速約 70km で進行し並進する形をとつて進行したが、大型貨物自動車も速度を上げたため、簡単に追越すことができず、ほぼ併進した形で次第に追越して行つた。その際 Y は対向車線上を端に寄り、右側車輪を車道から路肩にかけて存在した窪地に落してバウンドさせ、ハンドル操作の自由を失い、かつ減速措置を取ることも忘れ、そのまま約 67.8m右左に逸走させ、車の左前部を道路外の電柱に激突させたため、同乗者である X が死亡した。

第一審では道路管理者は有責とされ、控訴した。

本判決後、原告が上告したが控訴審の認定判断が正当として棄却された。

【理由抜粋】

本件道路が昼夜に亘つてかなりの車両等の交通量があること、車道部分の幅員は五・六メートルで、上下二車線だけであること、幌内橋の北端から岩内町市街方面に向つて一〇数メートルに亘り東側車道外側線が切れている部分に本件窪地があり、右窪地を含む路肩部分が北海道生コン株式会社の工場の出入口に通じていることは前判示のとおりであるから、右工場に出入する貨物自動車等が､右路肩部分を通行することは容易に予想しうるところであり、しかも右自動車が右路肩部分を通行するに当り、本件窪地に落輪する危険があることも、右窪地の位置から容易に予想しうるところであるから、本件窪地の存在する右路肩部分は、道路としての安全性を欠くに至つていたということができる。しかるに道路管理者である控訴人は、本件窪地の補修工事を講じなかつたのであるから、本件道路の管理に瑕疵があつたものといわざるをえない。

・・・(略)

そこで次に、本件事故現場における本件道路の路肩上の本件窪地の存在という本件道路の

管理の瑕疵と、本件事故との間に法律上相当とする因果関係があるか否かについて検討する。
・・・（略）
Y は前判示のとおりの高速で漫然走行をしていたため、本件窪地に落輪して狼狽し、ハンドル操作の自由を失い、ハンドルを漫然と左、右に切返し、かつ減速措置も取ることも忘れて、そのまゝ本件自動車を約六七・八メートルに亘つて、本件道路の中央線の東側から西側へ、次いで再び東側へ、更に東側道路外まで逸走させて、自車の左前部を東側道路外の電柱に激突させ、右衝突に基き、助手席に同乗していた X を、頭蓋底骨折によりまもなく死亡させたものであるから、本件事故およびこれに基く X の死亡は、もつぱら前判示の Y の無謀な本件自動車の運転及び同人の運転技術の未熟並びにこれらに由来する、本件窪地に落輪後における本件自動車の運転措置の不適切によるものというべきである。してみれば、本件窪地の存在という本件道路の管理の瑕疵と、本件事故の発生および X の死亡との間には、法律上相当とする因果関係はないと認めることが相当であり、この点に関する控訴人の主張は理由があるといわなければならない。

１－２　過失相殺

①大阪高判昭和 51 年 3 月 25 日（P16）

判決　大阪高裁　昭和四九年（ネ）第七〇二号
昭５１年３月２５日判決
道路管理者有責（過失割合５：５）

原告　X（被害者）の相続人
被告　国

【事件の概要】

X の運転する車両が、山岳道路を走行中、路面凍結に起因して道路左端の側溝に落輪したため、これを路上に戻し車体を点検していたところ、更に路面凍結によりスリップしてきた後続車に挟撃されて死亡した。

【理由抜粋】

前記引用した原判決認定のとおり、亡 X は被害車に防滑装置を着装しないままで運転して事故現場に至つた際、路面凍結のためスリップして側溝に前車輪を落し、これを路面に戻す作業中またスリップして車体が回転して名古屋方面に前部を向けて停車したので、その前部に立ち車体点検中に、折柄後向きに被害車の方にスリップしてきた後続の加害者に挟撃されたものである。そして、《証拠略》によれば、亡 X は本件道路に凍結部分があり把手も制動装置も効力を減殺されることを知りながら防滑装置を着装しないで被害車を運転してきたのであるから、この点に第一の過失があり、また現場は路面が凍結していたので後続の車両もスリップして被害車に衝突することが予想されるので背後から接近してくる車両の有無に十分警戒すべきであつたのにこれを怠つた点に第二の過失がある。亡 X のこれらの過失により前記損害の賠償額は過失相殺によつて五割を減ずるのが相当である。

被控訴人は、亡 X が防滑装置を着装しなかつた過失は本件事故と因果関係がないので斟酌すべきでない旨主張する。しかし、過失相殺は公平ないし信義則の立場から損害の公平な分担を図る制度であるから、過失相殺における過失とは不法行為の成立要件としての厳格な意味における注意義務違反だけでなく、単なる不注意によつて損害の発生、拡大をたすける場合も含む広い意味に理解されるべきであつて、いわば、加害者の全額負担を相当としない事故に関する被害者の事情ともいうべきものである。本件において、被控訴人らは路面が凍結していたことをもつて控訴人の過失と主張するのであるから、自らも、路面の凍結を知りながら防滑装置を着装しないで運転した過失は（この過失は決して軽微なものとはいえない）、

損害賠償額を定めるについて斟酌するのが公平ないし信義則にも沿う所以であり、また、その意味において因果関係も存するものと解すべきである。

２．製造物責任に関する判例

（１）情報不提供・誤情報提供が欠陥と判断されるのはどのような場合か

１）ドライバーによる損害防止可能性

①オイルコンプレッサー巻込事件（P23）

判決	東京高裁　昭和五一年（ネ）六〇三号 昭和５２年１１月２８日判決 製造業者無責
原告	X（被害者）
被告	Y（製造業者）

【事件の概要】

工場長である X は、本件機械を見廻ったところ、オイルクーラーの上部に長さ約 30 ないし 40 センチメートルの作業用布切れが置いてあったので、布切れを右手で持って一、二回動かし、前記オイルクーラーの端から 23.4cm 離れたファン外周部の空間部分（空間部分とはファンを囲む円筒型のファンガードの曲面部分が開いているために生じている間隙のことをいう。）付近まで接近させたところ、右布切れがファン外周部の空間部分に吸い込まれて回転中のファンに絡みつき、X が布切れから手を離す余裕もないまま右手をファンに接触させ、よって、右手の第四指（薬指）の末節、中節及び基節頭と第五指（小指）の末節、中節及び基節の三分の一を失う傷害を受けた。

【理由抜粋】

機械の製作者は当該機械の利用者、使用の目的、方法及び設置の場所に照らして、通常予想される危険に対し必要かつ十分な安全装置を施せば足りるのであって、ことに本件のような工場用機械については、一般公衆が取り扱い又は接近するおそれのある機械と異り、専門家がこれを操作するのであるから、製作者においてあらゆる危険に対し最高の安全性を有する機械を製作すべき法的義務を負わせるのは相当でない。もし、当該機械の具体的使用状況、設置場所等に照らして、特別の危険が予想されるときには、当該機械を利用する事業者において適宜その安全性を補完すべき措置を講ずべきものと解するのが相当である。

②東京高裁平成 14 年 2 月 7 日（P24）

判決　東京高判　平成一三年（ネ）第二一九三号
平成１４年２月７日判決
製造業者有責

原告　X（被害者）
被告　Y1（製造業者)、千葉市

【事件の概要】

X が千葉市立の病院で心臓手術を受けた際､Y1 が製造した人工心肺装置の送血ポンプのチューブが破損したため、血液中に空気が混入し、脳梗塞を発症して言語障害等の障害を負った。

X は、Y1 に対して安全な製品の製造を怠った過失による不法行為、千葉市に対して心肺装置の操作を行った臨床技師 A、B の過誤による債務不履行を主張した。

第一審では、Y1 に対してのみ賠償責任を認めた。X、Y1 が控訴した。

【理由抜粋】

A 技士の本件ポンプへの当初の右側チューブの設定の仕方（チューブホルダーへの固定のための締め付けの緩慢と本件ポンプの外でチューブを顕著に傾斜させたこと）が、前述のチューブ浮き引がりと亀裂の原因になったものと推認することができる。・・・したがって、A 技士のこのようなチューブ設定行為は、患者血流への空気流入の危険を招くものであり、臨床工学技士の職務として尽くすべき安全性保持の注意義務に違反するものというべきである。・・・(略)

本件人工心肺装置及びその内の本件ポンプは、基本的には、操作する者の過失ないし過誤がなければ、チューブ亀裂等の事故を起こすことなく多数回の使用に耐え得るものであったと認められる。・・・したがって、本件ポンプ自体は、製造物責任法にいう「当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていること」という欠陥があったということはできない。この点についての一審原告の主張は採用することができない。・・・(略)

本件人工心肺装置の取扱説明書においては、熟練者による操作を指示する注意書き及び機器操作中の監視の必要を指示する注意書きがあったと認められ、平成七年六月一四日には、一審被告 Y1 の営業担当者による製造物責任法施行に関する事情説明と､「チューブ装着後はチューブホルダーにてチューブを確実に押さえて下さい」という警告ステッカーが本件人工心肺装置に貼付されたものと認められる。

しかしながら、・・・このような医療機器の製造者にも、機能の性能のみならず、その安全操作の方法、危険発生の可能性などを十分に試験し、これを操作者に具体的かつ十分に説明し、事故発生の危険性に関しては具体的な警告を発すべき義務があるものと解される。・・・ところが、前記認定のとおり、一審被告 Y1 の説明ないし警告は、前記取扱説明書の記載及び前記警告ステッカーによる警告に止まったのであるから、一審被告 Y1 には、前述の具体的危険を指摘する説明ないし警告を発すべき注意義務に違反する過失があったというべきである。

以上によれば、一審被告 Y1 には、本件機器の操作に関する製造者としての説明ないし警告の義務に違反する過失があったと認められ、一審被告 Y1 がこの義務を尽くしていれば、本件事故の発生を防止し得たといい得るから、一審被告 Y1 の前記過失と本件事故の発生には相当因果関係があると認められ、一審被告 Y1 は、一審原告に対して、不法行為による損害賠償義務を負うものといわなければならない。